This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

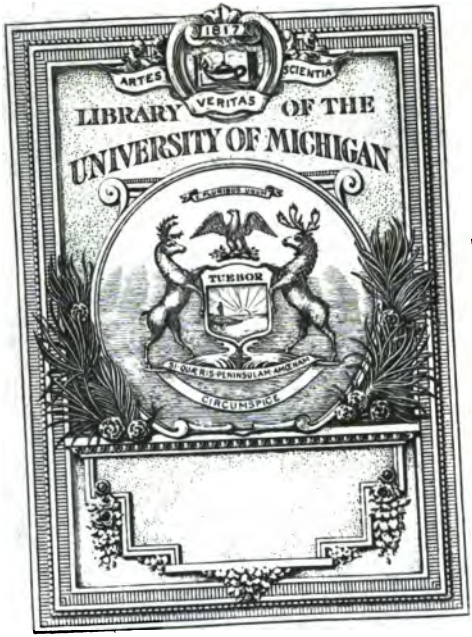
+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`


1817
ARTES
VERITAS
SCIENTIA
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
TUEBOR
SI QUAERIS PENINSULAM AMOENAM
CIRCUMSPICE

DT
154
.S9
S6

HENRI SILVESTRE

L'ISTHME DE SUEZ

1854-1869

AVEC

CARTE ET PIÈCES JUSTIFICATIVES

Prix : 3 Francs

PARIS
LIBRAIRIE INTERNATIONALE
15, BOULEVARD MONTMARTRE

A. LACROIX, VERBOECKHOVEN & Cie, ÉDITEURS
39 Bruxelles, à Leipzig et à Livourne
1869

Tous droits de traduction et de reproduction réservés

HENRI SILVESTRE

L'ISTHME DE SUEZ

1854-1869

AVEC

CARTE ET PIÈCES JUSTIFICATIVES

Prix : 3 Francs

PARIS
LIBRAIRIE INTERNATIONALE
15, BOULEVARD MONTMARTRE

A. LACROIX, VERBOECKHOVEN & Cie, ÉDITEURS
à Bruxelles, à Leipzig et à Livourne
1869

Tous droits de traduction et de reproduction réservés

et mon confrère maître Delleraut
avocat,
Souvenir affectueux
Hans Schatz

L'ISTHME DE SUEZ

1854-1869

MARSEILLE. — TYP. ET LITH. CAYER ET Cie
Rue Saint-Ferréol, 57.

HENRI SILVESTRE

L'ISTHME DE SUEZ

1854-1869

AVEC

CARTE ET PIÈCES JUSTIFICATIVES

Prix : 3 Francs

PARIS
LIBRAIRIE INTERNATIONALE
15, BOULEVARD MONTMARTRE

A. LACROIX, VERBOECKHOVEN & Cᵉ, ÉDITEURS
A Bruxelles, à Leipzig et à Livourne
1869

Tous droits de traduction et de reproduction réservés.

DT
154
.S9
S6

BIBLIOGRAPHIE

M. de Lesseps *(Conférences)*;

Compagnie universelle du Canal maritime de Suez *(comptes-rendus annuels)*;

M. le baron Charles Dupin *(rapports à l'Académie des sciences)*;

M. Voisin-Bey *(rapports sur les travaux)*;

M. A. Lavalley *(comptes-rendus des travaux à la Société des Ingénieurs civils)*;

M. V. Cadiat *(de la situation des travaux du Canal de Suez en février* 1868);

Dr Aubert Roche *(rapports sur l'état sanitaire et médical)*;

M. Fontane *(de la marine marchande à propos du percement de l'Isthme de Suez)*;

MM. S. Berteaut et Jules Roux *(rapport sur l'entreprise du percement de l'Isthme adressé à la Chambre de commerce de Marseille)*;

M. A. Ronchetti *(l'Egypte et ses progrès sous Ismaïl-Pacha)*.

general library
4-12-45

A MONSIEUR

FERDINAND DE LESSEPS

MONSIEUR,

Dans une de vos Conférences, vous avez appliqué à l'union des deux mers le mot historique : GESTA DEI PER FRANCOS, le Canal de Suez est l'œuvre de Dieu et de la France.

Ces paroles, un sentiment de justice vous les a dictées. La main de Dieu n'a jamais cessé de s'étendre sur votre dessein, mais l'appui de la France a été l'instrument de la Providence.

C'est la France qui dès la première heure vous a apporté ses sympathies, ses encouragements, ses capitaux; c'est en France qu'a toujours été le foyer de votre action; ce sont les fils de la France qui ont conduit vos travaux et exécuté vos plans. Enfin, dans les jours difficiles, c'est l'Empereur qui vous a couvert de sa protection et, à côté de Napoléon III, votre reconnaissance rencontre la gracieuse Souveraine que vous avez si bien appelée l'Isabelle-la-Catholique d'un autre Nouveau-Monde.

Mais en parlant de l'Isthme de Suez, il n'est permis qu'à vous, Monsieur, de ne pas prononcer votre nom. De 1854 *à* 1869, *vous n'avez vécu que dans votre entreprise; et de la concession provisoire à l'inauguration, votre existence n'a été qu'une longue journée au grand soleil avec un rude labeur. Votre conviction a dissipé les doutes, votre énergie a renversé les obstacles; votre persévérance a désarmé tous les efforts.*

Le Canal de Suez est bien aussi votre œuvre

et la postérité réunira dans la même gratitude et le bienfait et le bienfaiteur.

Permettez-moi donc, Monsieur, d'inscrire votre nom en tête de cet ouvrage : une étude sur l'Isthme ne peut que vous être dédiée et votre bienveillance ne dédaignera pas, je l'espère, un travail que votre souvenir a inspiré.

Je suis, Monsieur, avec les sentiments les plus respectueux,

Votre tout dévoué serviteur,

HENRI SILVESTRE.

INTRODUCTION HISTORIQUE

Hérodote ; les Pharaons ; Darius ; les Ptolémées ; les Empereurs romains ; Diodore ; Strabon ; Pline ; les Arabes ; le cap de Bonne-Espérance et les Vénitiens ; l'Expédition d'Egypte ; M. Lepère ; M. de Lesseps.

M. de Lesseps partage l'opinion des prêtres de l'ancienne Egypte et croit que, dans la période qui précède les temps historiques, la Méditerranée communiquait avec la mer Rouge.... Les premiers atterrissements se seraient agglomérés autour d'un gisement de grès friable que le creusement du Canal a rencontré dans la tranchée d'El-Guisr.

Hérodote est le premier qui ait publié le fond de cette tradition.

D'après le père de l'histoire, l'Egypte était autrefois une langue de terre comprise entre le

golfe Arabique, qui sort de la mer du Sud (la mer Rouge) et un autre golfe qui, sortant de la mer du Nord (la mer Méditerranée), s'étend vers l'Ethiopie. « Ces deux golfes n'étant séparés que « par un petit espace, il s'en fallait peu que, « après l'avoir percé, ils ne se joignissent par « leurs extrémités (*). » Mais le premier golfe, communiquant sans intermédiaire avec la mer Erythrée (le grand Océan indien), était protégé contre l'envahissement des terres par le flux et le reflux. Le Nil, qui traversait le second golfe pour se perdre dans la mer du Nord, accumulait le limon le long de son parcours. Ces dépôts, grossissant sans cesse, devaient finir par conquérir l'espace et forcer les eaux à la retraite. L'Egypte était donc un *présent du Nil*, et plus d'un fait affirmait cette origine.

La montagne qui s'étend au-dessus de Memphis était le seul endroit du pays où il y eût du sable ; on trouvait des coquillages sur toutes les hauteurs, et du sol sortait comme une vapeur salée qui rongeait même les Pyramides. A chaque siècle, la terre gagnait en élévation et en étendue. Sous le roi Mœris, une crue de huit coudées suffisait au Nil pour arroser l'Egypte; neuf cents

(*) Hérodote, édition Charpentier, 1855, p. 132, § III.

ans après sa mort, il fallait au fleuve seize coudées, ou au moins quinze, pour quitter ses berges. Même à notre époque, les fouilles faites dans le Delta n'ont trouvé, à quinze mètres de profondeur, qu'une terre végétale entremêlée de sable quartzeux, semblable à celui que le fleuve charrie.

Quoi qu'il en soit de cette hypothèse, le débordement du Nil ne pouvait pas être abandonné à lui-même; les intérêts de l'Egypte exigeaient un vaste système de canaux et de rigoles.

Les rois des diverses dynasties n'ont pas manqué à ce devoir. Entre tous, Sésostris a mérité la reconnaissance de l'agriculture ; Sésostris le conquérant, qui forçait les prisonniers de guerre à creuser des bassins et à élever des digues, le grand Sésostris, *qui a dédaigné de mourir comme les autres hommes* (*), et dont le nom est arrivé à la postérité par ses utiles travaux, non moins que par la gloire des armes. La défense des villes et des cultures contre le Nil était la grande préoccupation des anciens rois. Un des rois de la XXVe dynastie, Sabacos, abolit la peine de mort et la remplaça pour le coupable, par le travail aux terrassements.

(*) Bossuet. *Histoire universelle.*

Aussi, l'Egypte est-elle couverte d'un admirable réseau de distribution, dont la construction remonte à l'antiquité, et qui répond encore maintenant à tous les besoins.

Le peuple, dont la pensée constante se tournait vers les problèmes hydrauliques, ne pouvait méconnaître les avantages qu'apporterait au transit intérieur et au commerce une communication facile avec la mer du Sud (la mer Rouge).

Quand une route ordinaire aurait été possible dans le territoire cultivé, au milieu des conduites et des fossés, la traversée du désert rendait le voyage trop dangereux et trop long.

De tout temps, on a dû songer au creusement d'un grand canal. Certes, les Égyptiens ne se dissimulaient pas que le chemin le plus court est la ligne qui s'étend entre Péluse et le golfe Arabique. « Pour aller de la mer Septentrionale « (la Méditerranée), dit Hérodote, à la mer « Australe (la mer Rouge), qu'on appelle aussi « Erythrée, on prend par le mont Casius, qui « sépare l'Egypte de la Syrie : c'est le plus court. » Mais pour un peuple qui ne disposait pas, comme nous, de toutes les forces de l'industrie et de nos puissantes machines de creusement et de terrassement, il fallait tenir grand compte des obstacles naturels; puis, la seule crainte d'un

campement dans le désert arrêtait les imaginations. Il n'y avait donc de projet possible qu'une jonction indirecte par le Nil.... D'un point de la Basse-Egypte, on dirigerait, par l'intérieur des terres, une dérivation vers l'Isthme; les profondeurs des lacs, appelés depuis le lac Timsah et les lacs Amers, abrégeraient la tâche, et une tranchée le long des plaines qui descendent vers la mer du Sud ne serait pas une entreprise au-dessus des forces de l'antiquité.

D'autres raisons, depuis, éloignèrent encore les Égyptiens du percement direct de l'Isthme.... L'exportation des denrées pour l'Arabie étant un des principaux objets du Canal, il fallait, pour assurer au Delta cette grande communication, s'adresser à une des branches du fleuve... L'établissement d'un port durable dans le golfe de Péluse était, croyait-on, impossible, à cause du courant continu de l'ouest à l'est qui règne le long de la côte septentrionale de l'Afrique. Le limon du Nil, sans cesse en mouvement dans les eaux, envahirait tout bassin que l'on creuserait à l'orient des bouches du fleuve... Enfin, malgré l'opinion de Strabon, on était persuadé, avec Aristote (*Météorologie*, I, 14), que le niveau de la mer Rouge dépassait celui de la Méditerranée et qu'une jonction des deux mers, avec

une différence de 30 pieds 6 pouces (9 mètres, 907 millimètres), aurait pour effet immédiat de submerger l'Egypte.

La légende de l'auteur arabe Schems-Eddin veut que le Canal ait dû son origine à un ancien roi d'Egypte, nommé Tarsis. « Ce fut sous son « règne, dit-il, qu'Abraham vint en Egypte... « Le Canal a été creusé par un ancien roi d'E- « gypte pour Khadjar (Agar), mère d'Ismaël, « lorsqu'elle demeurait à la Mecque. »

L'histoire donne cet honneur à un roi de la XXVIe dynastie, nommé Nécos ou Néchao II. « Nécos, dit Hérodote, entreprit le premier de « creuser le Canal qui conduit à la mer Erythrée. « Darius, roi de Perse, le fit continuer. Le Canal « a, de longueur, quatre journées de navigation « et assez de largeur pour que deux trirèmes « puissent y voguer de front. L'eau dont il est « rempli vient du Nil et y entre un peu au-dessus « de Bubastis (aujourd'hui Zagazig). Le Canal « aboutit à la mer Erythrée, près de Patumos, « ville d'Arabie. On commença à le creuser dans « cette partie de la plaine d'Egypte, qui est du « côté de l'Arabie. La montagne qui s'étend vers « Memphis et dans laquelle sont les carrières est « au-dessus de cette plaine, et lui est contiguë. « Le Canal commence donc au pied de la mon-

« tagne ; il va d'abord, pendant un long espace,
« d'occident en orient ; il passe ensuite par les
« ouvertures de cette montagne et se porte au
« midi dans le golfe d'Arabie. Sous le règne du
« Nécos, six vingt mille hommes périrent en le
« creusant. Ce prince fit discontinuer l'ouvrage,
« sur la réponse d'un oracle qui l'avertit qu'il
« travaillait pour le Barbare. Les Égyptiens ap-
« pellent Barbares tous ceux qui ne parlent pas
« leur langue. Nécos, ayant donc abandonné l'en-
« treprise du Canal, tourna toutes ses pensées du
« côté des expéditions militaires. Il fit faire des
« trirèmes sur la mer Septentrionale et dans le
« golfe Arabique, sur la mer Erythrée. On voit
« encore aujourd'hui les chantiers où on les
« construisit. »

Après la conquête de l'Egypte, Darius continua l'œuvre de Nécos et, comme lui, voulut creuser un Canal entre le Nil et la mer Rouge. Mais les travaux furent arrêtés ; Strabon raconte que l'élévation des eaux de la mer Rouge fit craindre une inondation, si l'on coupait l'Isthme. Cependant Darius, pour consacrer le souvenir de ses efforts, éleva un monument près de l'endroit où passait le Canal.

Ptolémée II reprit le projet de Nécos et de Darius. Acheva-t-il le Canal ? Osa-t-il le conduire

jusqu'à la mer du Sud? Il semble difficile d'hésiter devant les récits de Diodore et de Strabon, qui visitèrent l'Egyte, le premier, soixante ans avant l'ère chrétienne, le second, quarante ans plus tard.

Diodore s'exprime en ces termes : « Un canal « creusé à force de bras s'étend de la bouche « Pélusiaque jusqu'au golfe Arabique et à la « mer Rouge. Nécos, fils de Psammétichus, en- « treprit le premier de construire ce Canal; Da- « rius le Perse le continua, mais le laissa ina- « chevé, car il avait appris que s'il perçait le « détroit, il inonderait l'Egypte. On lui avait en « effet démontré que la mer Rouge est plus élevée « que le sol de l'Egypte. Ptolémée II y mit la « dernière main; et dans l'endroit le plus favo- « rable, il fit pratiquer une *séparation artistement* « *construite* (φιλοτεχνον διαφραγμα) : on l'ouvrait « quand on voulait y naviguer et on la refermait « aussitôt. »

C'est ce φιλοτεχνον διαφραγμα que Pline ne s'est pas expliqué (*Histoire naturelle*, ch. VI, 29) : « Le « projet de conduire de là (le port Danéon), écrit « le grand naturaliste, un canal navigable jus- « qu'au Nil, à l'endroit où il descend dans le « Delta, dans l'intervalle de 62,000 pas, qui sé- « pare le fleuve de la mer Rouge; ce projet, dis-

« je, a été conçu d'abord par Sésostris, roi d'E-
« gypte, puis par Darius, roi de Perse, enfin par
« Ptolémée, qui fit creuser un canal de cent
« pieds de large, de quarante pieds de profon-
« deur, de trente-sept mille cinq cents pas de
« long jusqu'aux sources amères ; *il ne le conti-*
« *nua pas plus loin*, par la crainte de l'inonda-
« tion; car on découvrit que le niveau de la mer
« Rouge est de trois coudées au-dessus du sol
« de l'Egypte. D'autres n'attribuent pas à cette
« crainte l'interruption du Canal, mais ils disent
« que l'on eut peur que l'introduction de l'eau
« de mer ne gâtât l'eau du Nil, qui seule sert à
« la boisson. Néanmoins tout ce trajet, depuis
« la mer d'Egypte, se fait par terre. Il y a trois
« itinéraires : l'un part de Péluse et traverse les
« sables, où l'on ne peut retrouver son chemin
« qu'à l'aide de roseaux fixés en terre, à cause
« que les vents effacent la trace des pas. Un se-
« cond commence à 2,000 pas au-delà du mont
« Casius et rejoint au bout de 60,000 la route de
« Péluse. Les Arabes Antéens habitent sur ce
« trajet. Le troisième part de Gerrhum, qu'on
« appelle Sans-Soif, traverse le pays des mêmes
« Arabes et est plus court de 60,000 pas, mais
« il franchit d'âpres montagnes et est pauvre
« en eau. Toutes ces routes aboutissent à
« Arsinoë. »

Un mot suffit pour lever les doutes que ce passage peut faire naître. Ptolémée II avait achevé le Canal, mais Pline ne s'était pas rendu un compte suffisant de cette *séparation artistement construite* que les modernes appellent écluse.

Ceux qui soutiennent que Ptolémée II abandonna son entreprise s'appuient encore sur un passage de Plutarque.

L'historien grec raconte (*Vie d'Antoine*, p. 382) qu'après la bataille d'Actium, Cléopâtre, à bout de ressources et désespérant de pouvoir échapper au vainqueur, résolut de prendre la fuite et de se transporter avec sa flotte et ses trésors dans l'Inde, où l'avait déjà précédée Césarion, le fils qu'elle avait eu de César. Antoine, à son retour à Alexandrie, trouva, dit Plutarque, *Cléopâtre occupée de l'immense projet de faire passer sa flotte par dessus l'isthme qui sépare la mer du Nord de la mer du Sud.*

Ces dernières expressions ont fait croire à MM. Lepère et Rosière qu'à la veille de la conquête romaine, le Canal n'existait plus. Une interprétation littérale arrive en effet à cette conséquence. Mais le commentaire de M. Letronne démontre d'une manière évidente que le récit de Plutarque et les descriptions de Diodore peuvent se concilier.

Voici l'explication de M. Letronne : « Il a été « remarqué qu'à cause de la faiblesse de la pente « entre Bubaste et la mer Rouge, laquelle n'ex- « cède pas deux mètres dans les circonstances « les plus favorables, la navigation du Canal ne « pouvait durer que peu de mois chaque année. « Aussitôt que le Nil était descendu au-dessous « d'un certain niveau, elle devait être interrom- « pue; du moins le passage du Canal au Nil se « trouvait forcément arrêté. L'étiage s'établit « ordinairement en mars, se prolonge jusqu'à la « fin de juin ; mais longtemps avant et après ces « époques, le chômage du Canal devait avoir « lieu. La bataille d'Actium se donna le 2 sep- « tembre de l'an 31 avant Jésus-Christ, et il ré- « sulte des événements qui suivirent cette ba- « taille, qu'Antoine ne put rejoindre Cléopâtre « que dans les premiers mois de l'an 30, en fé- « vrier, ou plus tard encore. Son retour a donc « coïncidé avec le temps de l'étiage, c'est-à-dire « avec l'époque où le Canal devait nécessaire- « ment chômer. C'est alors qu'Antoine trouva « Cléopâtre occupée de son entreprise. On con- « çoit que cette princesse, dans l'excès de sa « frayeur, craignant à chaque instant de voir « arriver Octave à la tête de sa flotte victorieuse, « ne pouvait patiemment attendre trois ou quatre

« mois, que le retour de l'inondation eût rendu
« le Canal navigable.

« Elle prit donc le parti extrême de faire pas-
« ser des vaisseaux par dessus l'Isthme, de Pé-
« luse à Héroopolis. Antoine la fit renoncer à
« cette entreprise, en lui montrant qu'il dispo-
« sait encore de ressources considérables; mais
« il est probable qu'elle aurait d'elle-même aban-
« donné l'opération, ayant rencontré un obsta-
« cle auquel elle ne s'attendait pas, dans l'oppo-
« sition des Arabes de Pétra, qui brûlèrent les
« premiers vaisseaux qu'elle avait fait passer. »

Plutarque peut ainsi s'accorder avec Diodore et Strabon, et les intentions prêtées à Cléopâtre ne prouvent pas la non-existence du Canal; elles établissent seulement que le niveau des eaux du Nil arrêtait la navigation, de Bubaste à la mer du Sud.

Sous le règne de Néron, le Canal est appelé Fleuve de Ptolémée, et Pline le qualifie de *navigabilis alveus*. Trajan le fit déblayer et, pour augmenter la pente et la durée du temps de navigation, porta la prise d'eau à Babylone, non loin du Caire actuel, environ soixante kilomètres en amont de Bubaste: le Canal reçut alors le nom de Fleuve de Trajan. Au delà des Antonins, le Canal disparaît dans le silence de l'histoire. L'abandon

des carrières de Djebel-Fatireh vers le règne d'Adrien ou d'Antonin, fait supposer un ensablement. Si le Canal n'avait pas cessé d'être navigable, on n'aurait pas renoncé à transporter en Egypte toutes ces colonnes dont on peut encore sur les lieux découvrir les fûts et les chapiteaux épars.

A la conquête de l'Egypte par les Musulmans, en 639, le calife Omar rétablit l'ouvrage des Ptolémées et en moins d'un an, des bateaux vinrent de Colzum avec des chargements de grains et assurèrent l'approvisionnement des marchés de Médine et de la Mecque. «Tandis qu'un lieutenant « d'Omar subjugue la Perse, un autre, dit Vol- « taire (*Essai sur les mœurs,* édition Panthéon, ch. « VI p. 95), enlève l'Egypte entière aux Romains, « et une grande partie de la Lybie..... Les Sar- « rasins faisaient déjà voir que leur génie pou- « vait s'étendre à tout. L'entreprise de renouve- « ler en Egypte l'ancien Canal creusé par les rois « et rétabli ensuite par Trajan, et de rejoindre « ainsi le Nil à la mer Rouge, est digne des siè- « cles les plus éclairés. Un gouverneur d'Egypte « entreprend ce grand travail sous le califat d'O- « mar et en vient à bout. »

« On y passa (historien Makryzy) jusqu'à l'épo- « que où Mohammed-Ben-Aly-Thaleb se révolta

« à Médine contre Abou-Jafar-el-Mansour, alors
« calife de l'Irak. Ce souverain écrivit à son lieu-
« tenant en Egypte, pour lui ordonner de com-
« bler le Canal de Kolsoum. Depuis cette époque,
« les choses sont restées dans l'état où nous les
« voyons maintenant (839 de l'hégire, 1435 après
« Jésus-Christ). »

La découverte du cap de Bonne-Espérance, en enlevant à l'Egypte son importance commerciale, ensevelit à tout jamais dans l'oubli le canal des Pharaons, des Ptolémées et des califes.

S'il faut en croire Voltaire (*Essai sur les Mœurs*, ch. CXLII), les intérêts lésés songèrent un instant à se faire de ce grand ouvrage un moyen de résistance.

« Le voyage de Gama (au royaume de Calicut
« dans les grandes Indes) par le cap de Bonne-
« Espérance, fut ce qui changea le commerce de
« l'ancien monde. Alexandrie l'avait été (le cen-
« tre du commerce et le lien des nations) sous les
« Ptolémées, sous les Romains et sous les Ara-
« bes. Elle était l'entrepôt de l'Egypte, de l'Eu-
« rope et des Indes. Venise, au XVe siècle, tirait
« presque seule d'Alexandrie les denrées de l'O-
« rient et du Midi, et s'enrichissait, aux dépens
« du reste de l'Europe, par cette industrie et par
« l'ignorance des autres chrétiens. Sans le voyage

« de Vasco de Gama, cette république devenait « bientôt la puissance prépondérante de l'Eu- « rope; mais le passage du cap de Bonne-Espé- « rance détourna la source de ses richesses. Les « Vénitiens, aussi intéressés que l'Egypte à tra- « verser les progrès du Portugal, avaient pro- « posé à ce soudan (le soudan d'Egypte) de cou- « per l'Isthme de Suez à leurs dépens et de « creuser un Canal qui eût joint le Nil à la mer « Rouge. Ils eussent, par cette entreprise, con- « servé l'empire du commerce des Indes; mais « les difficultés firent évanouir ce grand projet, « tandis que d'Albuquerque prenait la ville de « Goa (1510), en deçà du Gange; Malacca (1511), « dans la Chersonèse-d'Or; Aden (1515), à l'entrée « de la mer Rouge, sur les côtes de l'Arabie « Heureuse, et qu'enfin il s'emparait d'Ormudz, « dans le golfe de Perse. »

Cette tentative n'ayant pas abouti, le mouvement du commerce se déplace, l'Egypte retourne en arrière, l'appauvrissement succède à l'ancienne prospérité et il n'est plus question du Canal jusqu'à l'expédition française.

Après la bataille des Pyramides, Bonaparte descendit sur les bords de la mer Rouge, à Suez; il venait de visiter les lieux que la Bible à décrits, ces lieux qui non seulement ont gardé leur carac-

tère, mais qui ont conservé jusqu'à leur nom...., les lacs Amers, que l'Ecriture appelle Mara; les douze fontaines de Moïse, entourées encore aujourd'hui de soixante-et-dix troncs de palmiers. Un jour, comme il s'avançait avec son état-major et les savants de son expédition dans une dépression de terrain au nord de Suez, il s'écria : « Messieurs, nous sommes en plein Canal des Pharaons. » Et tout aussitôt, entrevoyant la révolution que l'union des deux mers amènerait, il chargea M. Lepère, ingénieur des ponts-et-chaussées, de préparer le projet d'un Canal.

M. Lepère, qui croyait à la différence de niveau entre la Méditerranée et la mer Rouge, n'admit pas la possibilité d'un tracé direct de Péluse à Suez : suivant lui, il fallait se contenter de restaurer ou de refaire le Canal des anciens et d'assurer ainsi le cabotage par le Nil et la mer Rouge avec l'Arabie et l'Inde. Laplace et Fourrier eurent beau protester pendant toute leur vie contre le point de départ du rapport : la surélévation de la mer Rouge ; cette opinion devint à peu près générale. Ce n'est qu'en 1847 que l'égalité de niveau, démontrée par les expériences décisives de M. Bourdaloue, a pris sa place dans la science.

M. de Lesseps n'a pas laissé ignorer dans quelles circonstances il s'est, pour la première fois, occupé de l'union des deux mers.

En 1831, il arrivait de Tunis en Egypte comme élève-consul : il entrait dans cette carrière diplomatique, où son père avait laissé de si honorables souvenirs, où son oncle, Jean-Baptiste-Barthélemy de Lesseps, avait mérité de Napoléon ce grand éloge : « *Les comptes de M. de Lesseps seront payés sans examen.* » Il venait de débuter dans un poste où les services que sa famille avait rendus à Méhémet-Ali lui assuraient un accueil digne de son nom. Mais avant de débarquer, il fallait subir les longueurs de la quarantaine. M. Mimault, qui gérait alors le consulat de France, à Alexandrie, vint visiter son jeune élève-consul, et pour tromper ses ennuis, lui remit l'ouvrage de la Commission d'Egypte. L'attention de M. de Lesseps se porta surtout sur le rapport de M. Lepère et les antécédents historiques du Canal. Cette lecture le laissa quelque temps rêveur.

La société d'Alexandrie s'entretenait alors d'un lieutenant de la marine anglaise, M. Wagorn, et de ses voyages à travers l'Isthme pour faire parvenir aux Indes par Suez les dépêches de l'Angleterre. M. Wagorn, préoccupé des inconvénients de la route du Cap, de ces quatre, cinq et même six mois de navigation, s'était donné la mission de démontrer qu'il valait mieux revenir à la communication par la mer Rouge

avec le grand Océan indien. Ce n'est pas sans peine que la vieille politique anglaise lui permit de porter, *à ses frais*, le duplicata des dépêches expédiées par le Cap. De temps en temps, M. Wagorn, qui venait de traverser la France ou l'Italie, qui s'était embarqué à Marseille, à Trieste, à Gênes ou à Livourne, entrait dans le port d'Alexandrie; sans perdre un moment, il gagnait Suez, et le premier bateau qu'il rencontrait le conduisait à Bombay ou à Calcutta. Il est sans exemple que la malle anglaise, qui contournait l'Afrique, ait devancé l'arrivée de cet infatigable voyageur. Le transit vers l'extrême Orient par l'Egypte, Suez et la mer Rouge, était donc possible et il méritait toute l'attention du commerce.

Les expériences du lieutenant Wagorn augmentèrent encore, dans l'esprit de M. de Lesseps, les impressions qu'y avait laissées la lecture du rapport de M. Lepére et, pendant son premier séjour en Egypte, de 1831 à 1838, le passage vers les Indes par l'Isthme et la mer Rouge ne cessa d'occuper sa pensée.

Revenu en France, il faudrait ne pas connaître M. de Lesseps, pour croire que, lorsqu'une grande idée l'a frappé, il peut, comme un homme ordinaire, se laisser aller à l'oubli. Au contraire, le Canal à travers l'Egypte, après avoir été le pro-

blème de ses longues études, devenait de jour en jour l'ambition et le but de sa vie. Il voulait faire acquitter par la dynastie égyptienne la dette de reconnaissance qu'elle a contractée depuis le traité de 1841 ; il voulait aussi reconnaître les sentiments que Méhémet-Ali lui avait témoignés et l'amitié que lui portait Mohammed-Saïd, son fils. Sa vive imagination ne pouvait se défendre d'un tressaillement d'orgueil, lorsqu'il songeait que son œuvre rendrait au vieil Orient cette civilisation que l'Europe autrefois en avait reçue.....

Mais quel plan fallait-il adopter ? Quel projet d'exécution ?

La démonstration de M. Bourdaloue ayant à tout jamais fait disparaître l'obstacle de la différence des niveaux, les doutes n'étaient plus possibles.

Même avant 1847, la sagacité de M. de Lesseps s'était fait plus d'une réponse aux anciennes objections..... Le courant de l'ouest à l'est, dont on parlait depuis l'origine de la question, n'était pas aussi dangereux qu'on voulait le faire. Un autre courant règne, dans un sens tout contraire, le long des côtes de la Méditerranée. Si l'un reçoit les eaux de l'Océan Atlantique, l'autre les y ramène ; d'ailleurs l'arrivée des eaux de la mer Rouge modifierait ces forces et

maintiendrait l'équilibre.... Pour croire à l'inondation de l'Egypte, il fallait oublier que la Méditerranée n'est pas fermée comme la mer Caspienne, et qu'indirectement déjà elle communique avec la mer Rouge par le grand Océan.... Mais les expériences dernières mettaient fin à toute discussion, et comme notre marine exige un tirant d'eau plus profond que les marines de l'antiquité, il n'était plus permis d'hésiter entre la ligne directe, qui réunirait deux mers, et la jonction par le Nil, qui apporterait à la mer Rouge les eaux plus ou moins basses d'un fleuve.

M. de Lesseps adopta le tracé du percement de l'Isthme entre le golfe de Péluse et Suez et attendit les circonstances, pour faire accepter son projet par l'Egypte.

En 1854, Mohammed-Saïd, succéda à Abbas-Pacha; Mohammed-Saïd, le fils de Méhémet-Ali, l'ami d'enfance, le constant ami de M. de Lesseps. Un de ses premiers actes fut d'appeler ce dernier en Egypte. Dès son arrivée, M. de Lesseps communiqua ses idées à Son Altesse et, après les premières effusions, il put lire dans le regard du Vice-Roi avec quelle rapidité d'intelligence et quelle force de sympathie il accueillait son projet.

COUP-D'ŒIL GÉNÉRAL

La Concession provisoire ; attitude de l'Angleterre ; lettre de M. de Lesseps à Richard Cobden ; premières dispositions de la Porte ; lord Strattford de Redcliffe ; note du Cabinet anglais au Gouvernement français ; arrivée de M. de Lesseps à Londres ; entrevue avec lord Palmerston ; la Commission internationale ; étude de la baie de Péluse ; la concession définitive, les statuts et le règlement du travail ; les meetings anglais ; voyages de M. de Lesseps en Europe ; la souscription ; *le premier coup de pioche ;* premières difficultés ; objections contre le projet ; arrivée des eaux de la Méditerranée dans le lac Timsah.

L'esprit des princes orientaux s'ouvre aisément à tout ce qui dépasse les conceptions ordinaires. Devant leur volonté, les difficultés d'une entreprise n'existent pas ; leur imagination fermerait, au besoin, la bouche à leur prudence ; bien conseillés, eux aussi, ils savent *faire grand.*

Mohammed-Saïd avait été vivement frappé des idées de M. de Lesseps. Dès les premières

ouvertures, il était convaincu; depuis, c'est avec complaisance qu'il envisageait ce que le projet réservait dans l'avenir, à l'Egypte, de prospérité, et à lui-même, de gloire. Le percement de l'Isthme avait une place de tous les jours dans ses entretiens : reprendre l'œuvre des temps anciens, restituer à l'Egypte son importance, ouvrir comme un large chemin à cette civilisation que Méhémet-Ali, son père, avait appelée, c'était pour le Vice-Roi l'objet et l'honneur de son règne. Les doutes que l'on essayait de lui inspirer disparaissaient devant la confiance et l'amitié qu'il avait pour M. de Lesseps, et, tout entier à la mission qu'il s'était donnée, lorsqu'on lui parlait de l'hésitation des capitaux européens, il s'empressait de répondre : « Si l'on éprouve des difficul-
« tés pour l'organisation financière de la Com-
« pagnie, je suis résolu à exécuter mon œuvre
« avec mes propres ressources et celles de mon
« pays. »

Les dispositions du Vice-Roi ne tardèrent pas à emprunter une forme officielle : le 30 novembre 1854, il remettait à M. de Lesseps ce que depuis on est convenu d'appeler l'Acte provisoire de concession (*).

Dans ce rescrit, Mohammed-Saïd chargeait *son*

(*) Voir : *Pièces justificatives*, lettre A.

ami de constituer la Compagnie de l'Union des Deux Mers ; la communication directe entre la Méditerranée et la mer Rouge était préférée à la jonction par le Nil. La future Société devait en même temps être *universelle* et *égyptienne ;* universelle, parce que, sans distinction aucune, elle faisait appel aux capitaux de tous les pays ; égyptienne, parce qu'elle aurait un directeur nommé par le Vice-Roi ; qu'elle pourrait posséder des immeubles en Egypte ; que le gouvernement serait intéressé à ses bénéfices et qu'à l'expiration des quatre-vingt-dix-neuf ans, durée de la concession, il serait substitué à ses droits. Il était en outre déclaré qu'indépendamment du Canal Maritime, la Compagnie aurait la faculté de dévier le Nil vers le passage direct de l'Isthme, soit par une voie navigable, soit par un canal d'approvisionnement.

L'effet de cet acte fut immense : le percement de l'Isthme cessait d'être le rêve d'un homme, pour devenir le projet d'un pays.

Sur la communication qui leur fut faite, les divers souverains de l'Europe, en témoignage de leurs sentiments, envoyèrent à Mohammed-Saïd les grand'croix de leurs Ordres.

Mais à Alexandrie même, l'attitude du consul d'Angleterre contrastait avec les félicitations

des autres consuls ; dès le début, à côté des sympathies chaleureuses, se dessinait une hostilité mal déguisée. Quelques jours écoulés, on ne pouvait plus douter que, malgré l'approbation de l'Europe, l'Angleterre gardait une réserve significative.

A l'heure où l'on écrit ces lignes, maintenant que les esprits en Angleterre suivent un autre courant, on a peine à s'expliquer que le gouvernement d'une grande nation n'ait pas tenu à honneur de prendre, lui aussi, sous son patronage, une pareille entreprise. L'Union des Deux Mers méritait à tous égards l'appui du cabinet britannique, et ce projet, pour peu qu'on voulût voir les choses de haut, au premier rang des intérêts européens, servait les intérêts anglais.

Puissance européenne, puissance asiatique, puissance surtout commerçante, l'Angleterre a tout à gagner au percement de l'Isthme. Les Indes, il est vrai, se rapprochent de l'Europe, mais l'immense colonie rentre du même coup sous l'action plus directe de la métropole. Le peuple qui, comme les Etats-Unis, a pour axiome : « *Le temps est de l'argent* » et dont l'œil est constamment fixé sur l'extrême Orient, ne peut demeurer indifférent à une abréviation de trois mille lieues. Après tout, le Canal que

l'on allait creuser est la route vers les trois grandes présidences, vers Calcutta, vers Bombay, vers Madras; vers 160,000,000 de sujets; vers le Lahore, l'Aoude, le Népaul, le Bouten, la Birmanie, ces peuples, ces 40,000,000 d'Indiens qui ne jouissent que d'une indépendance nominale; c'est aussi la route vers les 550,000,000 d'habitants de la Chine et du Japon. En 1854, soit, rien ne faisait deviner que les dissensions américaines amèneraient les Indes à produire, en 1864, 1,500,000 balles de coton, et qu'à l'heure présente, les 251,000 hectares cultivés livreraient annuellement pour plus de 3,000,000 de balles. L'importation n'atteignait pas, comme aujourd'hui, 900,000,000 de francs; l'exportation 1,800,000,000. Mais ces accroissements étaient dans les prévisions de l'avenir, et l'Angleterre, pour son commerce aussi bien que pour ses rapports politiques avec les Indes, aurait dû s'applaudir de voir ainsi disparaître la distance.

Mais le temps n'était pas encore venu de considérer les choses sous leur véritable jour.

Les quinze années qui viennent de s'écouler ont été fécondes en enseignements. En voyant la Compagnie de l'Isthme de Suez s'attacher à conserver son caractère de Société particulière,

on a compris, de l'autre côté du détroit, qu l'Egypte, pour les rapports internationaux, n perdrait rien de sa neutralité et de son autono mie. Mieux connu, le génie de la France a ét mieux apprécié, et l'alliance des deux nation cimentée sur les champs de bataille et par le traités de commerce, a relégué bien loin le inquiétudes et les jalousies..... En 1854, on e était encore à craindre la descente d'une armé française sur les côtes de l'Angleterre; le *Forein office* redoutait chez nous les souvenirs de l'ex pédition d'Egypte : conduite par un Français l'entreprise du Canal des deux mers amènerai dans l'Isthme des zouaves déguisés en terras siers ; l'Egypte redevenue française, l'équilibr de l'Orient était rompu. Convenait-il d'ailleur de déplacer le mouvement des affaires, et, de côtes de l'Océan, de le porter vers les rivages d la Méditerranée ?

En préférant au percement de l'Isthme le longueurs et les dangers de la route du Cap, l cabinet britannique croyait donc servir l'intérêt politique et l'intérêt commercial de l'Angleterre.

Mais, en face du ministère et de ses dispositions, quelle allait être l'attitude de la nation anglaise ? Ce peuple, si intelligent et si pratique,

accepterait-il les mêmes illusions ? Etait-il interdit d'attendre de lui un de ces grands mouvements d'opinion qui aurait fait entrer l'Angleterre dans le concert européen ?

Sans contredit, c'est à cette espérance qu'il faut rapporter la lettre que, presque au lendemain de l'acte de concession provisoire, M. de Lesseps écrivait au peuple anglais, en la personne de Richard Cobden (*).

Je viens, disait M. de Lesseps au célèbre économiste, *aperire terram et dare pacem gentibus;* je ne suis que l'instrument d'un immense progrès ; je le réaliserai par la paix et par la civilisation. Pour cette œuvre, l'Angleterre ne me refusera pas son concours.

Tout ce qui a pour résultat de contribuer à l'extension du commerce, de l'industrie et de la navigation du monde, est surtout avantageux à l'Angleterre, puissance qui l'emporte sur toutes les autres par l'importance de sa marine, de sa production manufacturière et de ses relations commerciales. L'Angleterre, aussi bien et plus encore que la France, doit vouloir le percement de cette langue de terre de trente lieues, que tout homme préoccupé des questions de civili-

(*) Voir : *Pièces justificatives*, lettre B.

sation et de progrès ne peut voir sur la cart
sans éprouver un violent désir de faire disp
raître le seul obstacle jeté sur la grande route d
commerce du monde. L'Angleterre ne s'opp
sera pas au projet, elle qui fait plus de la moiti
du commerce général avec les Indes et la Chin
qui possède en Asie un immense empire et qu
par le percement de l'Isthme, verra réduire d'u
tiers les frais de sa navigation.

M. de Lesseps ajoutait, en terminant: « Si, pa
impossible, les difficultés dont on me menace s
produisaient, l'esprit public, si puissant e
Angleterre, aurait bientôt fait justice des oppo
sitions intéressées. »

Après cet appel à l'opinion, M. de Lesseps s
mit résolûment à l'œuvre.

Mohammed-Said avait accepté, de confiance
le projet tel qu'il lui avait été présenté : c'éta
une raison pour M. de Lesseps de demander u
contrôle.

A sa sollicitation, le Vice-Roi chargea deu
Français attachés à son service, MM. Mongel-Be
et Linant-Bey, de faire une première explorati
de l'Isthme. Les deux ingénieurs partagèrent d
tous points les idées du promoteur de l'entre
prise. Comme lui, ils furent d'avis qu'une com
munication directe d'une mer à l'autre étai

possible; qu'il n'était nul besoin de recourir à une dérivation du Nil et que la nature du terrain, qu'on l'examinât sous l'eau des lacs ou au milieu des sables du désert, ne s'opposait pas au creusement d'un grand canal maritime. Ils résumèrent leur constatation dans un avant-projet qui fut remis au Vice-Roi et que tout aussitôt celui-ci crut devoir envoyer au Sultan.

Mais ce mémoire devait être accompagné d'explications. Qui mieux que M. de Lesseps pouvait les fournir? Il accepta donc de partir pour Constantinople.

Cette mission était, de la part de Mohammed-Saïd, un pur acte de courtoisie et de déférence.

Le Vice-Roi d'Egypte, qui, depuis la convention européenne de 1841, jouit d'une complète indépendance administrative, pouvait, de son autorité propre, ordonner l'exécution du Canal. Méhémet-Ali n'avait pas eu recours à son suzerain, lorsqu'il avait autorisé le barrage du Nil et le canal de Mahmoudieh; Abbas-Pacha n'avait pas consulté le Divan pour la construction du chemin de fer d'Alexandrie au Caire; et Mohammed-Saïd lui-même n'avait pas cru excéder ses pouvoirs, lorsque, sur sa seule initiative, il avait ouvert le chemin de fer du Caire à Suez.

Mais, ainsi qu'on vient de le voir, on ne pou-

vait se faire illusion sur les sentiments de l'Ar gleterre, et comme, dans ce moment même l'Angleterre et la France allaient unir leurs ar mes pour la défense de la Turquie, il était d haute convenance d'éviter autant que possibl tout froissement.

A Constantinople, M. de Lesseps reçut de l part du ministère turc le meilleur accueil. Res chid-Pacha ne déguisa pas ses sympathies : d premier coup-d'œil, le Grand-Vizir avait devin que le nouveau Bosphore, s'il allait *désemprisonne* la mer Rouge, *désemprisonnerait* en même temp et la mer Noire et le littoral de l'empire ottoman Mais à Constantinople se trouvait aussi lor Strattford de Redcliffe, et bien que son hostilit ne fût un mystère pour personne, M. de Lessep qui venait de s'adresser au peuple anglais en l personne de Richard Cobden, crut devoir s'a dresser au cabinet britannique en la personn de son ambassadeur.

Si un diplomate pouvait être persuadé, l lettre du 28 février aurait fait tomber la convic tion et la résistance de lord Strattford (*). M. d Lesseps se demandait si, pour la paix du mond et le bonheur de la France et de l'Angleterre,

(*) Voir : *pièces justificatives*, lettre C.

ne convenait pas de placer sur une base indestructible l'alliance de l'une et l'autre nation. Cette garantie de durée serait obtenue, dès qu'entre les deux peuples disparaîtraient toutes causes de rupture. Ce n'étaient plus aujourd'hui les intérêts financiers et commerciaux qui pouvaient amener une scission! Le commerce international dépassait toutes les limites, et il n'existait presque pas en France d'entreprise qui ne se fût aidée des capitaux anglais. Avec le progrès des idées, un conflit pour une extension de territoire n'était pas non plus à craindre. Satisfaits de leurs possessions actuelles, les deux gouvernements ne se rencontreraient plus que dans les luttes pacifiques de l'industrie et de la civilisation. Mais le seul endroit du monde sur lequel puissent se dessiner quelques *points noirs*, c'est l'Egypte, la route des Indes. Ni l'Angleterre, avec ses intérêts dans l'extrême Orient, n'accepterait en Egypte une domination française; ni la France, avec ses souvenirs d'une expédition glorieuse, ne laisserait l'Egypte entre les mains de l'Angleterre: « Cette chance de rupture disparaîtra si, par un événement providentiel, les « conditions géographiques de l'ancien monde « sont changées; si la route des Indes, au lieu « de traverser le cœur de l'Egypte, se trouve

« reportée à ses limites et, étant ouverte à tou
« le monde, ne peut jamais être exposée à reste
« le privilége de personne. »

L'ambassadeur d'Angleterre ne répondit pa
à ce manifeste ; mais le Grand-Vizir remit à M. d
Lesseps pour le Vice-Roi une lettre d'assenti
ment.

La situation générale se résumait donc dan
l'énergie persévérante de M. de Lesseps, le con
cours dévoué de Mohammed-Saïd, les sympa
thies officieusement déclarées de la Porte et le
sentiments silencieusement défavorables de l'An
gleterre, lorsqu'un incident important révél
dans le cabinet britannique un changement d'at
titude.

L'ambassadeur anglais auprès de la cour de
Tuileries communiqua à notre ministre de
affaires étrangères une note de son gouverne
ment : « Il fallait, disait ce document, faire dispa
« raître tout ce qui pouvait troubler l'intimité
« des deux pays. Le percement de l'Isthme avai
« ce caractère : l'objet commercial de cette So
« ciété n'était qu'un prétexte ; ce projet était
« impossible. En admettant sa possibilité, les
« revenus ne seraient pas en rapport avec la
« dépense. Sous l'entreprise se cachait donc un
« dessein politique. »

M. le comte Walewski, qui occupait alors le département des affaires étrangères, n'eut garde de suivre le cabinet britannique sur le terrain politique qu'il semblait indiquer. « Le « percement de l'Isthme de Suez, écrivait-il « dans sa réponse, est une entreprise particu- « lière, faite en vertu d'une concession, et à la- « quelle le gouvernement n'a aucun droit de « mettre obstacle. Que si l'entreprise est impos- « sible, elle ne se réalisera pas; que si elle n'est « possible qu'à des conditions désastreuses, elle « sera encore inexécutable, parce que les « capitaux privés refuseront de s'y associer; et « dans l'un et l'autre cas, il n'y a pas lieu de « s'en inquiéter, l'affaire, au surplus, n'ayant « rien que de commercial. »

Cette réponse du gouvernement français mit fin à toute opposition officielle, et le gouvernement anglais, sentant bien que le terrain politique manquait sous lui, se prépara à circonvenir désormais le terrain diplomatique.

Cependant M. de Lesseps était arrivé à Paris. Avant de demander à l'Europe les capitaux nécessaires, il fallait éclairer l'opinion. Bien que les sympathies ne fussent pas incertaines, il était bon d'aller au-devant de certains doutes, de certaines préventions. Au jour de la sous-

cription, il convenait que les objections ne pussent plus se produire. La presse française, d'un commun accord, n'hésita pas à seconder cette propagande ; les journaux de toutes les opinions ouvrirent leurs colonnes aux communications de M. de Lesseps et, grâce à cette publicité, le percement de l'Isthme ne tarda pas, chez nous, à devenir populaire.

Mais la note du cabinet britannique imposait à M. de Lesseps le devoir de partir pour Londres et de faire auprès du premier ministre, lord Palmerston, une tentative suprême. L'audience qu'il obtint n'eut pas le résultat qu'il avait espéré. Lord Palmerston ne traduisit pas sa véritable pensée, lorsqu'il affecta de n'entretenir M. de Lesseps que des difficultés techniques de l'entreprise, des sables, des fonds mouvants, des vents du désert et de la navigation de la mer Rouge. Il ne cessa de se contraindre que lorsque, au moment de quitter son interlocuteur, il lui dit qu'en cas de guerre entre les deux pays, la France, par le Canal de Suez, serait plus près des Indes que l'Angleterre. « Si, lui fut-il im-
« médiatement répondu, par un malheur que
« j'éloigne de tous mes vœux, la France et l'An-
« gleterre devaient de nouveau se combattre,
« milord, ce n'est pas à six mille lieues, c'est à

« deux heures d'elle que la France irait vous « chercher. »

Evidemment le parti du premier ministre était pris. On ne pouvait plus compter sur le cabinet britannique; on n'avait que la ressource de s'adresser à l'opinion. M. de Lesseps fit dans cet objet diverses publications, que les journaux anglais, libres alors de toute influence, accueillirent avec faveur; et il n'est pas sans intérêt de noter ici le mot d'un éditeur anglais, consulté sur la meilleure manière de propager ces ouvrages : « Commencez, dit-il à M. de Lesseps, « par dépenser beaucoup d'argent pour les faire « attaquer.... Je suis le premier éditeur de « Londres : ce moyen m'a toujours réussi et « c'est par lui que j'ai fait ma fortune. » — Ces attaques plus tard ne devaient pas manquer.

Mais ce voyage d'Angleterre eut sur l'entreprise une utilité plus directe. Pour qu'aucune garantie ne fît défaut, il avait toujours été question de former une Commission internationale qui, composée de savants des divers pays européens, devrait se prononcer d'une manière souveraine sur le projet et sur son exécution. Pendant son séjour à Londres, M. de Lesseps rechercha, pour y représenter l'Angleterre, les hommes les plus compétents dans les questions d'art et de

navigation. C'étaient MM. Rendel, considéré comme le premier ingénieur de l'Angleterre; Charles Manby, secrétaire de l'association des ingénieurs; Mac-Clean, autre ingénieur distingué, et un marin, le capitaine Harris, qui avait fait soixante-dix voyages entre les Indes et Suez.

A ces hommes éminents furent adjoints, pour la France; M. Renaud, inspecteur général des ponts-et-chaussées, ancien directeur des travaux du port du Havre; M. Lieussou, ingénieur hydrographe de la marine impériale, et deux membres du Conseil impérial de l'amirauté, l'amiral Rigault de Genouilly et l'amiral, alors capitaine de vaisseau, Jaurès; pour l'Autriche: M. de Negrelli, inspecteur général des chemins de fer de l'Empire; pour la Prusse, M. Lentzé, ingénieur en chef des travaux de la Vistule; pour la Néerlande, M. Conrad, inspecteur du Waterstaadt; pour l'Italie, M. Paleocapa, ministre des travaux publics, et pour l'Espagne, M. Montésinos, directeur général des travaux publics.

La Commission internationale était constituée: composée de membres dont la notoriété européenne garantissait la science, elle représentait à merveille les divers pays qui, par leurs sympathies ou leurs intérêts, ont leur place dans le mouvement du Canal des deux mers....

Est-il besoin d'énumérer les titres de l'Espagne, des Etats Sardes, de l'Autriche, de la Hollande, de l'Angleterre, de la Prusse et de la France ?

1° L'Espagne possède, dans l'extrême Orient, l'archipel des Philippines et celui des Mariannes, peuplé par près de quatre millions de sujets. D'où vient, à première vue, que la métropole et la colonie semblent étrangères l'une à l'autre ? Les mœurs, le gouvernement, la religion sont les mêmes. Si l'exportation devrait être ici, l'importation est là... le climat est doux ; le sol est d'une fécondité incomparable ; mais la distance interdit les communications directes et faciles, et l'utilité des rapports ne triomphe pas toujours de la longueur des voyages.

2° Les Etats Sardes n'avaient pas oublié le grand commerce qui leur appartenait dans le Levant, avant la découverte du cap de Bonne-Espérance ; ils ne pouvaient méconnaître les obligations que leur imposaient le développement de leurs côtes et le souvenir de Gênes la Superbe. Dans cette bienveillance qu'ils accordaient au nouveau projet, n'avaient-ils pas d'ailleurs comme un pressentiment des destinées de l'*Italie* ?

3° L'Autriche, en 1854, avec Venise, avec

Trieste, avec Pola, cherchait pour l'Allemagne un débouché dans la mer Adriatique; et sa jeune marine reconstituait en silence son armement et sa flotte.

4° La Hollande a dix-sept millions de sujets orientaux. Ses îles de la Sonde sont pour elle l'objet d'une préoccupation incessante. Son administration a aidé la nature et, grâce à un ensemble de dispositions heureuses, les seules exportations de produits végétaux et minéraux s'élèvent par an, à plus de 160,000,000 de francs. Que la distance s'abrége... que les difficultés du voyage disparaissent... ce mouvement demeurera-t-il stationnaire ?

5° Plus que toutes les autres nations, l'Angleterre est intéressée au percement de l'Isthme. En temps ordinaire, le Canal de Suez, c'est la route vers les grands champs de production de l'Inde; en temps de troubles, c'est la répression devant la révolte.

6° La Prusse et la France ne pouvaient refuser leurs sympathies à l'entreprise : au-dessus des intérêts matériels, se placent, Dieu merci, à notre époque, les intérêts de l'ordre moral. La situation de la Prusse en Allemagne, le rang de la France dans le monde, faisaient à ces deux puissances un devoir de seconder une œuvre de progrès et de civilisation.

C'était donc, en quelque sorte, l'Europe qui allait décider s'il était possible d'abaisser les barrières de l'Orient.

La Commission, assemblée à Paris, comprit que la vue des lieux était la première de ses opérations : elle nomma donc, pour une exploration en Egypte, une Sous-Commission de cinq membres.

Cette délégation ne tarda pas à partir, accompagnée de M. de Lesseps. Dès son arrivée, l'accueil qui lui fut fait lui montra l'importance que le Vice-Roi attachait à l'entreprise. Mohammed-Saïd mit à la disposition de ses hôtes les chemins de fer et ses bateaux à vapeur, et préleva sur sa cassette particulière une somme de 300,000 francs pour les dépenses de l'hospitalité. Sa courtoisie égala sa munificence. Au barrage du Nil, lors de la réception des délégués : « Vous « les recevez, lui disait-on, comme des têtes « couronnées. » Il se hâta de répondre : « Ce « sont les têtes couronnées de la science. »

La Sous-Commission examina le cours du Nil, et, comme l'auteur du projet, fut bientôt amenée à penser que ce n'était point par le fleuve que la communication des deux mers devait se faire. Mais lorsqu'elle parcourut les terrains et les lacs qui descendent de la baie de Péluse à Suez ;

quand elle eut vu la rade de cette dernière ville; et, sur l'autre point, quand elle se fut convaincue que les sables charriés par le Nil disparaissent à quatre lieues de l'embouchure, pas plus que les premiers explorateurs, elle n'hésita sur le tracé du Canal. Dans sa pensée, une dépense de 200,000,000 fr. suffisait pour la jonction directe entre la Méditerranée et la mer Rouge par une ligne qui s'étendrait entre Suez, d'un côté, et, de l'autre, le point de la baie de Péluse qui réunirait les conditions les plus favorables. C'est là le résumé du Mémoire qu'elle remit au Vice-Roi, le 1er janvier 1856.

La Sous-Commission revenue en Europe, la Commission internationale se réunit de nouveau. Mais avant de porter sa décision, comme le problème du point de départ n'était pas dégagé de toute obscurité, elle demanda au Vice-Roi de faire stationner, pendant tout un hiver, dans la baie de Péluse, un officier de marine expérimenté, pour y étudier le régime de la Méditerranée. Le capitaine Philigret, de Marseille, fut choisi pour cette mission de confiance, et le Vice-Roi mit à sa disposition la corvette *Yand-Becker*.

Le vaste golfe qui s'étend entre Damiette et le mont Casius avait, dès les premiers jours, été

choisi pour le débouché du Canal dans la Méditerranée. Comme on tenait à abréger le plus possible le parcours d'une mer à l'autre, le point indiqué était, non loin de Péluse, la déchirure la plus rentrante du rivage. Mais en cet endroit le fond de la mer n'a point de pente, et il eût fallu aller chercher bien loin, au moyen de longues digues, le tirant d'eau nécessaire au Canal. Devant cet obstacle, un des membres de la Commission internationale, M. Lieussou, avait, sur un nouvel examen de la côte, fait accepter un avancement peu prononcé de la plage entre la baie de Péluse proprement dite et une autre baie qui finit au promontoire de Damiette. La distance, il est vrai, se trouvait quelque peu augmentée ; mais cet inconvénient était, et au-delà, compensé, les travaux devenant et plus faciles et beaucoup moins coûteux. Il restait à savoir si le mouillage qui devait plus tard s'appeler Port-Saïd offrait aux navires une sûreté suffisante. C'est dans cet objet que la corvette *Yand-Becker*, munie des instructions de MM. Rigault de Genouilly et Jaurès, allait stationner sur ce point à une distance de 4,300 mètres de la côte, pendant l'hiver de 1857.

Les observations de M. Lieussou ne l'avaient pas trompé. La corvette resta à l'ancre du mois

de janvier aux premiers jours du mois de mai, c'est-à-dire pendant la plus mauvaise saison de l'hivernage et de l'équinoxe du printemps. Les constatations du livre de bord cependant ne cessent jamais d'être rassurantes. Lorsque les vents d'O.-N.-O soufflaient, même avec violence, ces vents qui traversent toute la Méditerranée, depuis les côtes d'Espagne et qui mènent vent arrière à partir de Malte, la corvette, couverte par la pointe de Damiette, ne fatiguait pas sur son ancre et le mouillage de Saïd ne perdait pas sa sécurité. Si les vents, depuis le N.-O. jusqu'au N.-E. tournaient au septentrion, les lames prolongées, mais peu profondes, qui battaient le navire, ne faisaient naître aucune appréhension. Une tempête même fut sans effet sur le stationnaire. « Le 18 février, dit le journal du bord, « il s'élève un vent d'O.-N.-O. qui, soufflant avec « fureur, par degrés tourne vers le Nord. Pen- « dant seize heures, la corvette ne fatigue pas. Le « vent qui vient du large occasionne une très- « forte mer à la plage et se fait sentir par les « fonds de cinq mètres; mais étant au mouillage « à dix mètres, la mer est longue et surtout ne « brise que très-rarement. Ce mouillage (à dix « mètres de fond) est donc de beaucoup préfé- « rable, et l'on devra attacher la plus grande

« importance à avoir cette même distance de « terre, c'est-à-dire trois milles environ. La « tenue de l'ancre y est excellente. »

Les vents du large, les vents les plus dangereux dans une rade ouverte, ne pouvaient donc entraîner un navire au mouillage. Pour les vents du sud, les vents qui viennent de la terre, ils ne sont point à craindre. A si peu de distance de la côte, ils ne peuvent produire des lames profondes et puissantes, et, quelle qu'ait été leur impétuosité, la corvette n'a pas discontinué ses opérations. Pendant un séjour de quatre mois à la mer, l'*Yand-Becker*, dans sa confiance, a pu maintenir à terre une portion de son équipage, et, sur 117 jours de mouillage, a communiqué avec la côte pendant 91 jours.

Le rapport du capitaine Philigret répondait donc à toutes les objections, et, quelque aisée que fût la construction d'un brise-lames à une profondeur de douze mètres, la sécurité du mouillage pouvait se passer de cet excès de précaution.

En présence de ces nouveaux documents, la Commission internationale dit le dernier mot et, dans un rapport qui fit sensation, approuva et le projet et le plan d'exécution.

Le nouveau Canal, jonction directe entre les

deux mers, allait avoir une longeur de 150 kilomètres environ. Il prenait naissance dans la Méditerranée, en face du cordon sablonneux, du véritable *Lido* qui sépare le golfe du lac Menzaleh; il traversait les lacs Menzaleh et Ballah; les dunes de Ferdane; le seuil d'El-Guisr; le lac Timsah, les sables du Sérapéum; les lacs Amers et, à travers la plaine des lacs Amers, aboutissait à Suez. Il avait une profondeur de huit mètres, une largeur qui atteignait cent mètres à la ligne d'eau; 100 kilomètres de son parcours (les lacs Menzaleh et Ballah, le lac Timsah, les lacs Amers) étaient au-dessous du niveau de la mer; 50 kilomètres (le seuil d'El-Guisr, le Sérapéum et la plaine de Suez), par leur hauteur, au-dessus du même niveau, augmentaient les difficultés du travail.

Cependant, le Vice-Roi, à la remise du rapport de la Sous-Commission, avait, le 5 janvier 1856, accordé à M. de Lesseps une nouvelle concession (*).

A vrai dire, l'acte de 1854 se suffisait à lui-même : il créait, dans le fond des choses, à l'entreprise, un titre incontestable. Mais ce rescrit, délivré à l'origine et avant que le projet

(*) Voir : *pièces justificatives*, lettre D.

n'eût subi les épreuves qu'il venait de traverser, avait besoin d'être complété. Les sentiments de Mohammed-Saïd n'étaient pas douteux; mais à la lecture de cet acte, on avait trop souvent à regretter que ses intentions n'eussent pas pris une forme plus saillante et plus détaillée. Si l'on veut, l'acte de 1854 était la loi; mais au moment d'ouvrir une souscription européenne, à côté de la loi devait prendre place un règlement d'administration. Ce fut là l'objet de l'acte du 5 janvier 1856.

Le Vice-Roi commençait par rappeler la concession privilégiée de 1854, octroyée à M. de Lesseps *pour le percement de l'Isthme de Suez, l'exploitation d'un passage propre à la grande navigation, la fondation ou l'appropriation de deux entrées suffisantes, l'une sur la Méditerranée, l'autre sur la mer Rouge, et l'établissement d'un ou deux ports.* Il ajoutait qu'au moment de constituer, dans cet objet, une Compagnie financière, il lui semblait utile de définir nettement les obligations et les droits de la future Société.

La Compagnie devrait exécuter à ses frais, risques et périls, ou par elle-même et en régie, ou par des entrepreneurs au moyen d'adjudications ou de marchés à forfait, *en employant dans tous les cas les quatre cinquièmes au moins d'ouvriers égyptiens :*

1° Un Canal maritime entre Suez, dans la mer Rouge et le golfe de Péluse dans la Méditerranée; 2° un Canal d'irrigation approprié à la navigation fluviale du Nil et joignant le fleuve au Canal maritime; 3° et deux branches d'irrigation et d'alimentation dérivées du Canal de navigation et portant leurs eaux dans les deux directions de Suez et de Péluse. La Compagnie était tenue de construire un port d'abri à l'entrée du Canal maritime dans le golfe de Péluse, de convertir le lac Timsah en port intérieur, et d'améliorer le port et la rade de Suez. Les propriétaires riverains qui voudraient user du Canal d'irrigation, le pourraient contre le paiement d'une redevance. Enfin, le Vice-Roi se réservait de déléguer auprès de la Compagnie un commissaire spécial, dont le traitement serait payé par elle et qui le représenterait auprès du Conseil d'administration.

En retour de ces charges, Mohammed-Saïd abandonnait à la Compagnie la jouissance de tous les terrains n'appartenant pas à des particuliers, qui pourraient être nécessaires, et de tous les terrains, alors incultes, n'appartenant pas aussi à des particuliers, qui seraient arrosés et mis en culture par le Canal d'irrigation. De ces terrains, les premiers étaient exonérés de

tout impôt; les seconds étaient exemptés de toutes redevances pendant dix ans, à compter de leur mise en rapport. Pour les propriétés particulières, dont la possession serait nécessaire, le gouvernement égyptien s'obligeait à les livrer, à charge par la Compagnie de payer une indemnité aux ayant-droit. L'entreprise pouvait en outre extraire des matériaux de toutes mines et carrières appartenant au domaine public, et introduire librement toutes machines et matières utiles à l'exécution. L'extraction, comme l'importation, était affranchie de tous droits. La neutralité du Canal était proclamée; et, comme conséquence, tous avantages exceptionnels étaient interdits en faveur de toutes puissances et de tous particuliers. Les droits de navigation, de pilotage, de remorquage, de halage ou de stationnement, que la Compagnie pourrait percevoir, devraient être publiés trois mois avant la mise en vigueur dans les capitales et les principaux ports de commerce des pays intéressés, et ne pas excéder le chiffre maximum de dix francs par tonneau de capacité des navires et par tête de passager. La durée de la Société était fixée à 99 ans, à compter de l'achèvement des travaux. A l'expiration de cette période, le gouvernement égyptien rentrait en

possession du Canal maritime, et, si la Compagnie obtenait une nouvelle concession, s'assurait dès maintenant de nouveaux avantages. Enfin, le Vice-Roi se réservait un prélèvement de 15 0/0 sur les bénéfices annuels, et concédait aux membres fondateurs une part de 10 0/0.

Il suffit de lire l'analyse qui précède, pour se convaincre des avantages matériels que l'Egypte retirait de l'entreprise. Contre l'autorisation de creuser le fond des lacs et les sables des solitudes, l'Egypte appelait à elle le plus grand mouvement commercial du monde; elle conquérait sur le désert une nouvelle province et un fertile territoire; mettait en valeur la région qui s'étend entre le Caire et le lac Timsah ; rendait nécessaire la création du port de Saïd et du port sur le lac Timsah; transformait son port de Suez; attirait à elle une population active et intelligente; participait aux chances d'un vaste projet.... Si l'Egypte avait pris une initiative généreuse, le Canal des deux mers ne tardait pas à acquitter sa dette.

Mohammed-Saïd, en même temps qu'il délivrait à M. de Lesseps l'acte définitif de concession, approuvait les Statuts de la future Compagnie (*).

(*) Voir : *pièces justificatives*, lettre E.

Il est inutile de résumer ce document dans ses dispositions générales : la Société du Canal maritime de Suez devait emprunter aux autres Sociétés anonymes leurs règles et leur mécanisme. Mais dans cette charte des actionnaires, il est certaines stipulations qu'il convient de mettre en relief.

Dès les premières lignes, les Statuts rappellent l'objet et le but de l'entreprise : la construction des canaux et l'exploitation soit desdits canaux, soit *des terrains concédés*. La Société commence à dater du jour de la signature de l'acte social, *portant souscription de la totalité des actions*. Pour constituer le fonds social de 200,000,000 fr., la souscription est divisée en 400,000 actions de 500 fr. Le Conseil d'administration a sur les versements un pouvoir discrétionnaire : s'il n'est pas d'avis d'appeler immédiatement tout le capital souscrit, les à-comptes, jusqu'à libération du 30 0/0, sur le montant de chaque action, ne sont représentés que par des certificats nominatifs provisoires. C'est jusqu'à concurrence de ces 30 0/0 que les souscripteurs primitifs et leurs cessionnaires restent solidairement engagés. *Pendant l'exécution des travaux, il est payé annuellement aux actionnaires un intérêt de* 5 0/0 *sur les sommes par eux versées. Cette dépense est couverte par les*

placements temporaires de fonds, les autres produits accessoires et, au besoin, le capital social. La concession n'ayant qu'une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans, l'amortissement avait une importance que les Statuts ne pouvaient méconnaître; après le paiement des charges sociales (entretien et exploitation), de l'intérêt et de l'amortissement des emprunts et des 5 0/0 d'intérêt des actions, les produits annuels de l'entreprise, réunis à l'intérêt des actions amorties, servent à acquitter les quatre centièmes pour cent du capital social. Si pendant une ou plusieurs années, les produits nets de l'entreprise ne peuvent amortir le nombre d'actions portées à un tableau d'amortissement, le déficit est comblé par le fonds de réserve, et, au besoin, par les premiers produits nets disponibles des années suivantes, *par préférence et antériorité à toute attribution de dividende.*

Les bénéfices de l'entreprise, déduction faite des charges ci-dessus indiquées, sont répartis :

1° 15 0/0 au gouvernement égyptien ;

2° 10 0/0 aux fondateurs ;

3° 3 0/0 aux administrateurs ;

4° 2 0/0 pour la constitution d'un fonds destiné aux *retraites, secours, indemnités* ou *gratifications des employés.*

5° 70 0/0 aux actions amorties et non amorties, indistinctement.

La Société est régie par les principes des Sociétés anonymes françaises. Son siége social est à Alexandrie ; mais son siége légal et attributif de juridiction est à Paris. Enfin, toutes contestations entre associés sont réglées par arbitres, et les appels des sentences viennent devant la *Cour de Paris.*

La concession du 6 janvier et les Statuts furent complétés par le décret du 20 juillet, portant règlement sur l'emploi des ouvriers indigènes.

Le peuple égyptien, depuis l'antiquité la plus reculée, est soumis au travail forcé. La position de l'Egypte par rapport au Nil et les besoins de l'agriculture ont légitimé les premières réquisitions. Au mois de juin, quand le fleuve atteint le niveau des plus hautes berges, il a fallu, de tous temps, opposer à la crue des eaux un débouché artificiel. Sans les grands canaux et les canaux secondaires, la région tout entière serait submergée ; toute culture disparaîtrait ; au lieu de l'irrigation fécondante, l'inondation dévasterait la campagne. Aussi est-ce merveille de contempler les ouvrages qui endiguent le Nil jusque dans l'intérieur des terres. Ces travaux hydrauliques, ces larges prises, ces barrages ingé-

nieux, ces bassins de réserve, ce réseau multiple de conduites et de rigoles, la prévoyance du gouvernement n'aurait pu, sans le travail forcé, les obtenir de l'apathie des indigènes. La corvée, à l'origine, a donc eu pour excuse l'intérêt incontestable du pays. Mais avec des souverains absolus, les Egyptiens ont dû se prêter à d'autres ouvrages ; et depuis six mille ans, les Pyramides, ces gigantesques chantiers de tout un peuple, attestent l'orgueil des Pharaons et l'abaissement de leurs sujets.

Les mêmes institutions, les mêmes abus ont persisté jusqu'à nos jours; et cette histoire de la main d'œuvre en Egypte pourrait, si on le voulait, découvrir plus d'une page douloureuse. Suivant les besoins, les Fellahs étaient amenés de leurs villages, la chaîne ou la corde au cou ; on les voyait, comme des bêtes de somme, porter sur leurs épaules leur nourriture, les instruments de travail, bien souvent encore les matériaux de construction. Arrivés à destination, les mots pouvaient différer ; c'étaient bien là des esclaves devant un maître. Le travail du jour terminé, point de salaire ; la tâche demeurait-elle inachevée ? les châtiments corporels, des coups de bâton ; pendant la fraîcheur des nuits, nul abri, la terre nue ; la fatigue amenait-elle la maladie? l'abandon attendait le travailleur invalide.

La vie des hommes était l'enjeu d'un pareil régime. Sans remonter à Nécos, ce roi de la vieille Egypte, et aux 80,000 Egyptiens qui sous lui trouvèrent la mort dans un essai du percement de l'Isthme, des exemples contemporains apportent à ce reproche une démonstration évidente. 30,000 hommes sur 100,000 ont péri dans la construction du Canal de Mahmoudié, qui réunit le Nil à Alexandrie. Plus récemment, lorsqu'on a fait le chemin du Caire à Suez, le manque d'eau a enlevé, dans une seule journée, un grand nombre d'ouvriers.

Et cependant les *réquisitions* allaient prêter les ouvriers indigènes au Canal des deux mers! Certes, il n'est nul besoin de lire le décret du Vice-Roi pour être convaincu que le présent ne ressemblait en rien au passé; le nom de M. de Lesseps rassure. Promoteur d'une œuvre de civilisation, pour rien au monde il n'aurait accepté un pareil abus de la force et, à vrai dire, devant la condition que le rescrit fait au travailleur indigène, le mot de *corvée* n'a plus de place.

Mohammed-Saïd, comme il le dit lui-même, édictait le règlement du travail (*) dans le triple but d'assurer l'exécution du Canal, de pourvoir

(*) Voir : *pièces justificatives*, lettre F.

au traitement des ouvriers égyptiens et de veiller aux intérêts des cultivateurs. Il s'obligeait à fournir des travailleurs à la Compagnie d'après les demandes des ingénieurs en chef et suivant les besoins. Les ouvriers devaient recevoir par jour de deux piastres et demie à trois piastres, non compris les rations, c'est-à-dire le salaire moyen qui est payé pour les travaux des particuliers. La paie aurait lieu toutes les semaines; la Compagnie était cependant autorisée à garder par devers elle une réserve de quinze jours de solde. La tâche ne dépasserait pas celle qui est fixée dans l'administration des Ponts-et-Chaussées en Egypte. L'ouvrier qui ne remplirait pas sa tâche serait soumis à une diminution de salaire, qui ne pourrait être moindre du tiers ; au cas de désertion ou de trouble dans les chantiers, les quinze jours du solde de réserve seraient acquis à la Compagnie. La Société fournirait aux ouvriers de l'eau potable en abondance, les abriterait soit sous des tentes, soit sous des hangars, et entretiendrait un hôpital et des ambulances. Les frais de voyage des ouvriers seraient à la charge de la Compagnie. Enfin l'ouvrier malade recevrait, outre les soins réclamés par son état, une paie d'une piastre et demie, et le gouvernement égyptien serait représenté aux chantiers par des commissaires.

On le demanderait avec confiance à tout homme impartial, une pareille organisation de travail ne répond-elle pas à toutes les objections, à tous les scrupules ?

Le travailleur indigène prêté à l'entreprise, mais restant sous la protection de son gouvernement ; le salaire, principe de la liberté du travail, équitablement rémunérateur ; la tâche proportionnée aux forces de l'ouvrier ; les peines corporelles abolies ; l'eau et les aliments assurés ; des hôpitaux, des ambulances ; toutes ces choses, si elles empruntent aux réquisitions anciennes leur principe, impriment à l'institution un nouveau caractère. Si l'on veut tenir compte de la condition ordinaire du Fellah égyptien, on reconnaîtra que la Compagnie lui apportait une sorte de bien-être ; et ce mot, échappé à l'un des ouvriers n'aura rien qui étonne : « Nous sommes « contents de partir ; nous savons que les Francs « récompensent les sueurs des travailleurs. »

L'Europe accueillit avec une émotion sympathique le rapport de la Commission internationale et les actes du Vice-Roi.

Si la conduite de Mohammed-Saïd faisait voir sur quel puissant appui l'entreprise pouvait compter, le Mémoire des ingénieurs donnait au projet de M. de Lesseps la haute consécration

de la science. Les manifestations les plus éclatantes se firent jour parmi les grandes Municipalités étrangères, les Chambres de commerce, les Conseils départementaux. Le mouvement gagna les corps savants de l'Europe; les Académies de Vienne, La Haye, Harlem, Florence, Rome, Turin, Naples, Barcelone, Madrid et Saint-Pétersbourg accordèrent leur plein assentiment aux conclusions de la Commission internationale, et l'Académie des sciences de Paris, par la voix de M. le baron Charles Dupin, déclara que « la conception et les moyens d'exé-« cution du Canal de Suez étaient les dignes « apprêts d'une entreprise utile à l'ensemble du « genre humain. » Seule, la presse anglaise prenait une autre attitude, et plus l'opinion en Europe se dessinait en faveur du percement de l'Isthme, plus les journaux en Angleterre se préparaient, par les insinuations, à l'attaque. L'influence qui les faisait agir ne tarda pas à donner le signal et presque chaque jour on pouvait lire un article où les personnes et les choses étaient également méconnues. Vainement M. de Lesseps avait fait publier à Londres le rapport de la Commission internationale. Dans ce milieu de violences et de passions, la voix de la science ne pouvait être entendue.

M. de Lesseps se décida à s'adresser lui-même directement à cette opinion anglaise que l'on s'efforçait d'égarer. Accompagné de M. Daniel Adolphus Lange, il parcourut l'Angleterre, l'Ecosse et l'Irlande. Tous les grands centres commerciaux reçurent sa visite ; il fut partout accueilli avec distinction et sympathie. Lorsqu'au milieu des immenses meetings, il exposait avec l'accent de la vérité et de la confiance l'objet et le but de son entreprise, les préventions n'osaient se défendre et l'assemblée entraînée lui prodiguait les applaudissements. La classe ouvrière surtout ne résistait pas à cette conviction profonde. Cet ascendant de M. de Lesseps sur les masses populaires n'a rien qui surprenne ceux qui ont assisté à ces réunions. Mis en présence du promoteur du Canal des deux mers, le peuple, le vrai peuple, pourvu qu'il n'apportât pas un parti pris d'hostilité, voyait au bout de quelques instants ses doutes faire place à la persuasion. Dès les premiers mots, la physionomie de M. de Lesseps, affectueuse et souriante, prévenait en sa faveur. Avant de l'entendre, on se sentait gagné par cet air de bonté, qui jamais ne le quitte, et par cette grande réputation d'honnêteté, qu'une vie entière lui assure. Sa voix s'étendait sur l'assemblée, vibrante, harmo-

nieuse ; sa phrase, claire et précise, trouvait aisément dans une grande image, une idée saisissante ou un mot du cœur, ce succès de parole qu'elle n'avait pas cherché. N'oubliant que lui-même, il retraçait l'histoire du percement de l'Isthme ; il parlait en termes émus de cette antique Egypte, la mère de la civilisation, mais aussi la seule terre du monde où, par une dérision de la destinée, une grande idée a pu dormir de longs siècles, oubliée ; l'appui que lui accordait Mohammed-Saïd lui était une occasion de payer en sa personne, à la dynastie égyptienne, un tribut de reconnaissance ; la Commission internationale, le plan et l'exécution, les voies et moyens, les difficultés même prenaient place tour à tour dans son exposition. Mais quelle que fût l'élévation des idées ou l'étendue des horizons, M. de Lesseps et son projet étaient toujours sur le même niveau ; et les mouvements de l'assemblée s'inspiraient aussi bien de la foi de cette parole que de la grandeur de cette entreprise.

Après les explications de M. de Lesseps, tous les meetings auxquels il s'était rendu et les Chambres de commerce de Liverpool, de Manchester, de Birmingham, de Hull, de Belfast, de Dublin, d'Edimbourg, de Newcastle votèrent

une adresse d'adhésion, et la presse anglaise hésitante se demandait s'il lui était bien possible de protester contre le sentiment public.

Voyant que la partie lui échappait, lord Palmerston, pour faire retourner en arrière l'opinion, recourut à d'autres moyens. Prenant la question dans la presse ministérielle, le premier ministre n'hésita pas à la porter sur un plus vaste théâtre. Grâces à un incident préparé, le percement de l'Isthme fut discuté dans le sein du Parlement britannique, et lorsque les diverses opinions se furent entre-choquées, lord Palmerston, du haut de la tribune, reproduisit contre l'entreprise les critiques dont elle était l'objet et mêla à son jugement l'injure et la diffamation. En descendant à une pareille tactique, lord Palmerston savait qu'il ne ferait pas appel impunément à la discipline de l'opinion anglaise. Sur les questions extérieures, un désaccord avec le gouvernement est sans exemple. Les habitudes entraînèrent les sympathies, et dès ce moment M. de Lesseps se heurta contre une réserve de patriotisme mal entendu. Aussi se borna-t-il, pour l'honneur de l'entreprise, à faire distribuer une note en réponse aux Chambres de commerce anglaises et fit-il ses préparatifs de départ pour Constantinople, où le ministère anglais multipliait les démarches.

En traversant la France, M. de Lesseps eut la consolation de recueillir les vœux des Chambres de commerce et des Conseils généraux qui, d'un commun accord, apportaient au Canal des deux mers l'expression unanime des sympathies françaises.

A Constantinople, l'ambassadeur britannique insistait, auprès de la Porte, pour empêcher la formation de la Compagnie financière. Mais que pouvait cette pression isolée contre l'entraînement dont l'Europe donnait le spectacle ? En se rendant à Constantinople, M. de Lesseps avait traversé l'Italie, l'Allemagne, l'Autriche et la Grèce. A Vienne, l'illustre baron de Bruck, ministre des finances, avait pris l'initiative de la réception, et par ses soins les principaux personnages de la cour de Vienne, des généraux, des magistrats, de hauts fonctionnaires s'étaient réunis dans un banquet pour affirmer leurs sentiments en faveur du Canal de Suez. A Constantinople, M. de Lesseps déjoua sans peine les intrigues de l'ambassadeur d'Angleterre. Mais Aali-Pacha, qui, à la mort de Reschid-Pacha, venait d'être nommé grand-vizir, essaya de concilier ses sympathies pour l'entreprise, et ses égards, peut-être sa timidité, vis-à-vis de l'Angleterre. M. de Lesseps dut renoncer

à exiger de lui un acte formel d'assentiment. En retour, le Grand-Vizir lui donna l'assurance, devant deux ambassadeurs, que les dispositions du Sultan n'étaient pas changées et que de son chef la Porte n'élevait aucune objection contre le projet.

Revenu auprès du Vice-Roi, il eût été permis à M. de Lesseps d'attendre le résultat de ses efforts : la cause du Canal des deux mers était gagnée devant la diplomatie, devant la science et devant l'opinion. Sans doute la souscription qui allait s'ouvrir serait accueillie moins comme une affaire industrielle que comme une grande manifestation européenne.

Mais les adversaires de l'entreprise étaient féconds en ressources ; ils essayaient maintenant de prendre place à l'avance sur le terrain financier et de discréditer sur le marché le placement des actions. La presse, qu'inspirait leur influence, ne cessait de s'apitoyer sur le sort des actionnaires. « On parle, ne cessait-elle de s'é-« crier, d'une dépense de 200 millions. L'Eu-« rope peut-elle apporter cette somme au Canal « maritime ? Le chiffre de la dépense est-il lui-« même définitif ? Aujourd'hui on demande « 200 millions ; demain, il en faudra 250 ; on « arrivera peut-être aux 300 millions ; qui sait

« même si 320 millions ne deviendront pas né-
« cessaires ? A coup sûr l'Europe, pour une
« entreprise particulière, ne peut pas s'imposer
« une pareille charge. Lorsque, faute de fonds,
« les travaux seront contraints de s'arrêter,
« quelle sera la situation des premiers souscrip-
« teurs ? Veut-on faire un placement ? Veut-on
« courir une aventure ? »

La réponse à ces fausses alarmes était aisée : elle puisait dans les faits une éloquence irrésistible.

Depuis 1830, l'Europe s'était occupée de plus d'une entreprise particulière ; une sorte de prédilection avait semblé notamment s'attacher aux chemins de fer. En vingt-huit ans, la construction de 11,000 lieues de voie ferrée avait coûté plus de 12 milliards. Cette dépense avait-elle jamais été arrêtée ? Quel appauvrissement avait-elle amené ? Avec 12 milliards cependant, on exécute soixante canaux de Suez à 200 millions ; 48 canaux de Suez à 250 millions ; 40 canaux de Suez à 300 millions ou 37 canaux de Suez à 320 millions !

L'entreprise du Canal des deux mers, au point de vue de la dépense, n'était donc pas impossible.

Avant de s'adresser aux capitaux européens, M. de Lesseps, cependant, crut devoir faire aux divers pays une dernière visite. Il parcourut successivement la Russie, l'Allemagne, l'Italie et l'Espagne. Partout les esprits n'avaient plus à former leurs convictions. L'arrivée du promoteur du Canal des deux mers était saluée de démonstrations enthousiastes. A Odessa, la Chambre de commerce donna le signal des fêtes et des banquets ; à Trieste, à Venise et à Gênes, un reflet de la prospérité ancienne semblait illuminer l'accueil des populations ; à Barcelone, quand M. de Lesseps entra au théâtre, tous les spectateurs se levèrent en signe d'adhésion ; à Marseille, *cette façade méridionale de la France*, M. de Lesseps n'oubliera jamais la réception qui lui fut faite. La propagande était désormais inutile : l'heure de l'action avait sonné.

La souscription publique fut ouverte en novembre 1858 ; le résultat ne fut pas un seul instant douteux. Pour emprunter à M. de Lesseps ses expressions : « Le public, a-t-il dit quelque « part, a donné un démenti éclatant à toutes « les prophéties pessimistes. On me disait : Per« sonne ne viendra. Tout le monde est venu. »

La France, comme il lui convenait, tenait la tête du mouvement. Seule, elle a tout d'abord

fourni 21,229 souscripteurs, et ces 21,229 se sont plus tard élevés au nombre de 25,000.

L'histoire de l'Isthme de Suez doit recueillir de quels éléments la souscription française était composée. On y comptait :

SOUSCRIPTEURS FRANÇAIS :

Corps des ponts-et-chaussées.....	249
Magistrature.....	267
Banquiers et agents de change.....	369
Médecins.....	433
Instituteurs et professeurs.....	434
Clergé.....	480
Notaires, avocats et avoués.....	819
Artisans et mécaniciens.....	910
Armée et marine.....	973
Hauts fonctionnaires publics et administrateurs.....	1,309
Employés.....	2,195
Commerçants et industriels.....	4,763
Propriétaires et rentiers.....	6,929
Souscripteurs non classés.....	1,099

Voici comment, avec une grande justesse, cette souscription a depuis été définie :

« Il paraît difficile de composer une plus re-
« marquable représentation de tout ce qui, dans
« notre société, lit, médite, gouverne, enseigne,

« prie, produit, épargne, agit, combat, travaille.
« Elle reflète toutes les expressions de l'opinion
« et du sentiment français : les instincts du peu-
« ple, les aspirations de la classe moyenne, l'in-
« telligence des professions libérales, la ferveur
« affectueuse de la religion, le patriotisme mili-
« taire, la calme appréciation du magistrat. C'est
« véritablement la souscription de la France, de
« la base au sommet. »

La souscription une fois couverte, la Compagnie Universelle était fondée et M. de Lesseps s'occupa aussitôt de l'organisation de la Société et de l'entreprise. Pour former le Conseil d'administration, il s'entoura de quelques hommes distingués, dont il appréciait l'élévation d'esprit et qu'il savait capables d'apporter, comme lui, tout leur dévouement au projet. Les entrepreneurs de l'Europe furent publiquement invités à faire connaître leurs propositions, et, grâce à cette publicité et à la confiance que le nom de M. de Lesseps inspirait, la Compagnie put traiter avec un entrepreneur général, à des conditions inférieures aux devis estimatifs de la Commission internationale.

C'était le moment de prendre possession de la ligne du Canal et des terrains concédés et de répondre par le premier *coup de pioche* aux doutes

persistants et aux violences quotidiennes de la presse anglaise.

Dans cet objet, une délégation du Conseil d'administration partit pour l'Egypte, le 7 mars 1859. Cette Commission fut présentée au Vice-Roi, et M. de Lesseps, s'adressant à Mohammed-Saïd, lui disait avec une noble franchise : « Le titre « d'ami que vous m'avez donné sera toujours « un de mes titres les plus précieux. Mais la So- « ciété Universelle est constituée; j'ai cessé « d'être votre mandataire pour devenir le repré- « sentant des intérêts qui se sont associés à mon « œuvre. J'ai le devoir de mener à fin l'entreprise « que j'ai commencée; ne trouvez donc pas « mauvais que je sois le premier défenseur de « ma Compagnie, au besoin contre vous-même.»

En parlant ainsi, M. de Lesseps obéissait aussi bien à un sentiment de délicatesse qu'aux nécessités de la situation.

Le ministère anglais ne pouvait accepter de voir ainsi tomber, les uns après les autres, les obstacles sur lesquels il avait compté. Le succès du Canal des deux mers devenait pour lui un véritable échec : il s'était trop avancé dans la résistance pour qu'il lui parût possible de retourner en arrière ; les premiers efforts n'avaient pas réussi; de nouvelles combinaisons seraient

plus heureuses. Les intelligences qu'il avait acquises auprès du Vice-Roi essayaient depuis quelque temps de faire craindre à Mohammed-Saïd que sa responsabilité ne fût engagée, si la Compagnie se retirait devant des difficultés politiques. Le gérant du consulat général d'Angleterre était allé jusqu'à menacer le prince d'un *casus belli*.

Ces manœuvres ne modifiaient en rien les sympathies du Vice-Roi, mais elles apportaient à son esprit une préoccupation continuelle, et sa bienveillance ne se défendait pas d'une sorte d'hésitation. Aussi, une révolte de Bédouins lui fut-elle un prétexte heureux de se soustraire à ces intrigues et il partit volontiers pour la Haute-Egypte.

C'est pendant son absence que la Commission administrative allait prendre possession du domaine de la Compagnie; elle ne put se dissimuler, même avant son départ du Caire, avec quel soin les adversaires du Canal avaient prévenu l'esprit des populations.

Au moment de se mettre en marche, on ne trouvait pas les quatre-vingts chameaux nécessaires aux vingt hommes de la caravane; les demandes et les promesses ne rencontraient que des prétextes d'excuses ou des refus. Il fallut

que M. de Lesseps, se faisant amener le chef des chameliers devant le gouverneur de la ville, le forçât par ses menaces à commander à sa corporation. C'était là un triste commencement.... D'autres épreuves attendaient la Commission administrative. A la hauteur du domaine de l'Ouady, qui était alors administré par des Anglais, M. de Lesseps apprend que plusieurs des ouvriers chargés de détacher des échantillons de terrain, viennent d'être arrêtés par une bande de Bachi-bouzouks et conduits comme des malfaiteurs à un village voisin. Devant l'humanité et l'indignation qui parlent, M. de Lesseps oublie toute prudence..... D'un bond, il se précipite sur un cheval et court, seul, bride abattue, vers le lieu indiqué. Au milieu d'un carrefour, il rencontre un chef de bataillon du Caire, qu'on disait attaché à la police et qui, depuis le départ, suivait la caravane. L'œil enflammé, M. de Lesseps lui reproche la violence dont ses ouvriers viennent d'être les victimes, et, appuyant ses paroles d'un geste oriental, il lui enjoint de mettre sur l'heure les prisonniers en liberté, ou sinon.... Cette énergie en impose à l'officier : il incline la tête et va lui-même lever la chaîne que déjà l'on avait mise au cou des terrassiers.

Grâce à M. de Lesseps, l'entreprise dès le dé-

but ne perd pas son prestige. Mais, après les embûches des hommes, s'ouvraient les horreurs du désert. Ceux qui visitent aujourd'hui la région qui descend vers Suez, ne peuvent se faire une idée de ce qu'était ce pays en 1859. Avec le Canal d'irrigation et le travail de l'homme, les lieux ont changé de nature ; l'imagination même ne se représente pas exactement les tristesses de l'ancien aspect. La Commission administrative avait à parcourir un désert affreux : nulle culture, nulle habitation, nul être vivant; partout la solitude et la dévastation. Le soir, lorsque les tentes se dressaient au milieu des sables brûlants, les animaux eux-mêmes semblaient épouvantés, et, malgré la liberté qu'on leur laissait, venaient se grouper autour des voyageurs, de peur, aurait-on pu dire, d'être abandonnés.

C'est ce désert que la Compagnie , pour le creusement du Canal, avait la mission de vivifier et de rendre habitable. A la vue de ces stériles immensités, une âme ordinaire aurait pu songer à laisser là l'entreprise.

Inspirée par M. de Lesseps, la Commission administrative semblait avoir pour mot d'ordre le vieux cri : En avant ! et lorsqu'en Europe on se demandait s'il fallait prêter foi aux bruits sinistres qui circulaient, on apprit tout à coup

que sur le Lido de Port-Saïd, entre le lac Menzaleh et la mer, l'ouverture de la tranchée venait d'être faite (25 avril 1859).

L'effet de ce *coup de pioche* fut prodigieux. Les partisans du Canal des deux mers, à leurs sympathies pour l'entreprise, joignirent un intérêt profond pour tous ceux, grands ou petits, qui coopéraient à l'œuvre. Mais l'Angleterre chercha de plus en plus à circonvenir la Porte et à intimider le Vice-Roi; et, comme la France était engagée dans la guerre d'Italie, elle envoya son escadre devant Alexandrie.

Cependant les ingénieurs qui, laissés à Port-Saïd, travaillaient au Canal des deux mers, avaient besoin d'appeler à leur aide tout leur dévouement, presque tout leur courage. Au début de l'entreprise, quand chaque jour amenait un nouveau problème, il leur aurait fallu, dans le calme de leur pensée, pouvoir dégager toutes les ressources de leur science. Loin de là, les obstacles matériels étaient ceux qui les préoccupaient le moins... Que la plage n'ait que cinquante mètres de large; que l'on doive conquérir l'espace sur le lac Menzaleh; que les sables disparaissent à telle distance devant les fonds vaseux..... Ces difficultés étaient sérieuses, mais elles étaient prévues. Ce n'étaient pas non

plus une installation provisoire, des tentes plus ou moins exposées à l'humidité ou à la pluie, qui auraient déconcerté des anciens élèves de l'Ecole polytechnique, de bons ouvriers européens ou de robustes travailleurs indigènes. Mais on ne pouvait se dissimuler que l'esprit des populations circonvoisines était gagné; les sentiments d'hostilité éclataient à première vue; on n'avait à compter sur aucune coopération; le transport même de l'eau était refusé. Etonnés, si les ingénieurs interrogeaient autour d'eux, leurs questions se brisaient d'abord contre un silence craintif, et, lorsque à grand'peine ils pouvaient obtenir des lambeaux de réponse, ils apprenaient que l'on menaçait des galères et de coups de bâton les indigènes qui prêteraient leurs services aux chantiers de Port-Saïd!.... On voulait faire le vide autour des travailleurs; et l'abondance des approvisionnements ne permettant pas de les prendre par la faim, on espérait les prendre par la soif. Un moment, cette tactique manqua réussir : l'eau que les ingénieurs tiraient du lac Menzaleh au moyen de barques vint moins abondante; on n'avait pu avoir raison des contestations continuelles que soulevaient les autorités et les habitants du pays. Lorsque M. de Lesseps connut cette pénurie, il

fréta un bateau à vapeur et, en grande hâte, y embarqua à Alexandrie des machines distillatoires. Son arrivée à Port-Saïd releva les courages, et, par la distillation de l'eau de mer, fit disparaître les préoccupations. Même au milieu de ces épreuves, c'est une justice à rendre aux travailleurs, leur constance ne s'était pas démentie et les inquiétudes n'amenèrent pas une désertion.

M. de Lesseps ne pouvait se borner à lutter par les moyens matériels : la sollicitude que lui inspiraient les travailleurs lui commandait de réclamer tous les appuis. Déjà, dans les premiers jours de septembre 1859, il s'était adressé au Vice-Roi et l'avait informé que, pour compléter la constitution de la Compagnie, il allait demander à la France, dans l'intérêt des particuliers et des gouvernements, de faire ouvrir entre les puissances les négociations nécessaires. En réponse à cette lettre, Mohammed-Saïd, pour affirmer à nouveau ses sympathies, avait envoyé en France, dans la famille de M. de Lesseps, son fils unique, le prince Toussoum-Pacha. Mais la Porte venait d'avoir un moment de faiblesse ; et Mouktar-Bey arrivait en son nom à Alexandrie, porteur d'un ordre de suspension des travaux.

Les consuls européens, au milieu de ce conflit,

avaient cru prudent d'adresser à leurs nationaux l'invitation de quitter l'Isthme. Pas un Français ne laissa le champ de bataille du travail; médecins, ingénieurs, simples ouvriers, ils restaient tous à leur poste, et, lorsqu'on essayait d'ébranler leur résolution, ils répondaient fièrement qu'ils avaient le devoir de garder les droits que la Compagnie tirait de la concession, et que, tant que la France ne les abandonnerait pas, eux-mêmes n'abandonneraient pas le chantier.

Dans ces graves circonstances, M. de Lesseps, pour dégager la responsabilité du Vice-Roi, n'hésita pas à s'adresser directement à l'Empereur. Le gouvernement français s'émut de cette situation : comme dès les premiers jours il avait encouragé l'entreprise, il accepta dès lors résolûment le patronage du Canal des deux mers..... Une note énergique, transmise à Constantinople et à Alexandrie, ramena la Porte vers ses anciennes dispositions, et finit la mission de Mouktar-Bey. Peu après, M. Thouvenel recueillait l'assurance de l'adhésion du Divan, sauf l'entente de la France et de l'Angleterre.

Il y a, dans le règne de Napoléon III, bien des faits qui ont produit sur l'esprit des contemporains une plus grande impression; mais l'histoire s'arrêtera volontiers sur cette intervention

pacifique de la France. Cette page de civilisation aura sa place à côté de l'expédition de Crimée et de la campagne d'Italie, et, lorsque le Canal des deux mers apportera les richesses de l'Orient au bassin français de la Méditerranée, la postérité mettra cette protection de l'Empereur au même rang qu'une victoire.

Les travaux reprirent avec un nouvel élan; devant l'union des énergies et des efforts les difficultés cessaient d'être insurmontables. Sous une direction vigilante, l'ensemble et les détails étaient également surveillés; rien ne passait inaperçu; toutes choses tendaient vers le but commun. L'absence de préoccupation doublait les forces du travailleur. La Compagnie, nul ne l'ignorait, ne se tenait pas quitte par le paiement du salaire; sa sollicitude s'étendait à tout; l'ouvrier devenait pour elle comme l'enfant d'une grande famille. Aussi, Européens, Fellahs Égyptiens, plus tard engagés volontaires, les fatigues ne les rebutèrent jamais. Ils souffraient 45 degrés de chaleur; ils buvaient de l'eau saumâtre; ils mangeaient du biscuit; ils couchaient dans des sables brûlants.... Mais l'espérance du succès relevait leur courage; chez tous, le moral soutenait le physique. Quoi d'étonnant que les obstacles se soient abaissés, et que, de toutes les œu-

vres qui attestent la puissance de l'homme, la plus gigantesque ait pu s'achever ?

Pour apprécier le mérite de l'entreprise, il convient de relater ici les diverses objections qui, malgré le rapport de la Commission internationale, ne cessaient de se produire.

Le Canal des deux mers est une chimère, disait une certaine presse ; c'est en apparence une conception grandiose ; au fond, ce n'est que l'illusion d'un esprit rêveur. Les millions des actionnaires vont s'engloutir dans des expériences sans résultat ; la puissance de l'industrie et le travail des ouvriers ne peuvent surmonter des obstacles insurmontables. La nature veut maintenir cette langue de terre entre l'Afrique et l'Asie ; contre les forces de la nature, que peuvent les forces de l'homme ?... D'un bout de l'Isthme à l'autre, le tracé du Canal ne rencontrera que des impossibilités... L'entrée sur la mer Méditerranée ne se fera jamais. M. Lepère avait bien raison : creuser un port entre Péluse et Damiette est un problème insoluble ; il est insensé de méconnaître la résistance de la baie de Péluse. Près de la côte, pas de profondeur ; des sables toujours en mouvement ; le tirant d'eau nécessaire ne se trouve que loin du rivage... Avant de le rencontrer, les pilotis et les

jetées s'enfonceront dans les fonds sablonneux. Les ouvrages se maintiendraient-ils, les sables comboleront bientôt le lit du Canal; enfin, les navires ne peuvent quitter la pleine mer qu'au risque de s'engager dans des bancs de vase, espèces d'îles flottantes... Pour les 52 kilomètres du lac Menzaleh, un simple coup-d'œil ne dit-il pas que la profondeur moyenne n'est que d'un mètre au-dessous du niveau de la mer? Le fond du lac n'est-il pas formé par une vase inconsistante, à peu près liquide? Dans ces conditions, on ne creusera jamais les huit mètres de profondeur du chenal; au fur et à mesure de l'enlèvement, les boues glisseront les unes sur les autres, et le travail sera toujours à recommencer. Dans d'autres conditions, le lac Ballah présente les mêmes difficultés: là aussi il faut un creusement de sept mètres; mais le terrain est gypseux et ne tiendra pas contre le courant et le clapotement des eaux... Quant aux dunes de Ferdane qui, sur une longueur de 5 kilomètres, s'élèvent de 4 mètres au-dessus du niveau de la mer; quant au seuil d'El-Guisr, d'une longueur de 11 kilomètres et d'une hauteur, dans sa partie la plus élevée, de 19 mètres 10 centimètres; quant au Sérapeum, dont la longueur égale 12 kilomètres, et dont la hauteur atteint 10

mètres, ce sont d'immenses monticules de sables. Le tourbillon du désert les a formés ; un coupement n'est pas possible à travers ces mamelons inconsistants. Du reste, le Kamsin qui les a faits comblerait au besoin la tranchée... Les plaines qui s'étendent entre les lacs Amers et Suez, renferment en outre des bancs infranchissables, et contre ces rochers souterrains, toute extraction demeurera impuissante... D'ailleurs, ou les deux mers n'ont pas une égalité de niveau, et l'Egypte sera submergée par les eaux de la mer Rouge; ou l'égalité de niveau va transformer le Canal en un fossé stagnant... En dernier lieu, la navigation est impossible dans la mer Rouge... Il vaut donc mieux laisser là l'entreprise, et ranger dans les utopies l'union des deux mers ; du moins, d'immenses regrets seront évités, et des milliers de travailleurs, abandonnés dans le désert, ne paieront pas de leur vie la confiance de l'Europe à une folie séduisante.....

Les critiques, on le sait, n'ont plus aujourd'hui qu'un intérêt secondaire; l'expérience est depuis quelque temps complète, et le 17 novembre n'aura pas à dissiper des appréhensions qui n'existent plus.

Il faut cependant, ne serait-ce que pour ne rien omettre, jeter un coup-d'œil en arrière et

analyser, les unes après les autres, dans les idées et dans les faits, ces diverses objections.

Un mot aurait pu mettre d'accord les adversaires et les partisans du Canal. Au lieu de nommer impossibilités ces accidents naturels, si les premiers les avaient simplement appelés difficultés, même, si l'on veut, difficultés très-sérieuses, les seconds n'auraient rien eu à répondre... Mais les impossibilités défient les entreprises de l'homme; les difficultés, au contraire, semblent faites pour ses efforts. l'Isthme de Suez devait être une nouvelle preuve de cette vérité.

On s'en convaincra en reprenant successivement chacune des objections.

1° *Les navires ne peuvent aborder dans la baie de Péluse; les sables obstrueraient le chenal du Canal maritime.*

L'innavigabilité de la baie de Péluse, les fonds vaseux et les îles flottantes étaient pour le moins une assertion hasardée.

Le capitaine Philigret et l'*Yand-Beeker* étaient restés en rade de Port-Saïd, à 4,300 mètres de la côte, du commencement de janvier à mai 1857, pendant 117 jours. Au départ de la corvette, 27 navires marchands, chargés des produits du Nil, étaient au mouillage dans la rade de Da-

miette. Sans invoquer le mouvement qui, dans les années postérieures à 1859, amena sous tous les pavillons des milliers de navires dans la baie de Péluse, il n'était dès lors pas permis de soutenir que la rade de Port-Saïd était inabordable.

Pour un Canal exposé aux sables en mouvement sur une côte, on pouvait, avant la vapeur, qui permet aux dragues de creuser en pleine mer, craindre un envasement... Rien ne venant modifier les conditions ordinaires, il est certain que les sables poussés par le vent doivent finir, à la longue, par combler le chenal; mais la science de l'ingénieur n'est pas désarmée devant ce danger. Suivant les cas, on fait, dans la mer, des jetées plus ou moins longues jusqu'au point où l'on rencontre une autre nature de fond, et où le mouvement de la lame n'agit plus sur la profondeur des eaux. Il arrive que les sables, trouvant, dans les jetées, un obstacle, s'amoncellent dans les encoignures et s'arrêtent à une certaine distance. Le problème consiste uniquement à observer le point que les sables ne dépassent pas, et, ce point précisé, à donner aux jetées une portée plus grande. Si l'on a écrit *jetées*, c'est qu'il est usage d'en faire deux, l'une plus longue, parallèle aux vents régnants, l'autre plus courte, du côté opposé, la première inclinée dans la di-

rection de la seconde, pour que les sables en suspension dans l'eau la dépassent et viennent s'accumuler sur le côté extérieur de celle-ci. Dans ces conditions, il faut attendre des siècles avant que l'envasement, parvenu à l'extrémité des jetées, n'oblige à un prolongement, et les jetées, ainsi construites, protégent le lit du Canal et procurent en même temps aux navires, dans les hauteurs d'eau voulues, un abordage artificiel.

Ces principes devaient recevoir, à Port-Saïd, une application complète. Au début, on se contenta de faciliter l'abordage des barques et d'assurer les communications avec la haute mer. On construisit, dans cet objet, sur la ligne de la future jetée de l'ouest, un appontement, qui, partant de la plage, s'avançait, vers le large, jusqu'à la distance de 250 mètres. Des pilotis et des pierres assemblées faisaient de l'appontement une plate-forme qui, reliée au rivage par des voies ferrées, permettait aux wagons d'effectuer les chargements. Plus tard, en face de l'appontement et toujours sur la ligne de la jetée, on disposa, à 1,500 mètres de la côte et aux profondeurs d'eau de 5 à 6 mètres, une sorte d'îlot de 20 mètres de large sur 60 mètres de long. Des pieux terminés par une hélice et les pierres apportées

des carrières du Mex, près d'Alexandrie, donnèrent à cet ouvrage une force indestructible. Dès qu'on y eut installé une forte grue, cette esplanade devint le lieu de déchargement. Entre l'appontement et l'îlot, une digue submersible, bientôt couverte par des blocs, d'un cube de dix mètres chacun et du poids de 20,000 kilogrammes, compléta cette première ligne de défense. Malgré les pronostics, Port-Saïd put donc développer son port à l'embouchure du Canal et, de 1859 à 1864, lorsque le mouvement commercial n'était pas encore dessiné, avait reçu dans sa rade 2,000 navires et 260,000 tonnes de marchandises.

2° *Les boues du lac Menzaleh et les terrains gypseux du lac Ballah* (52 kilomètres de parcours).

Il est certain que, malgré les affleurements de la mer, le lac Menzaleh, privé des courants qu'amenaient autrefois les branches tanitique et pélusiaque du Nil, maintenant obstrué et réduit aux deux branches encore existantes, de Gémileh et de Tinneh, n'est, malgré sa surface de 200 kilomètres, qu'un vaste marécage, coupé d'îlots et de bancs de limon.

La Compagnie n'avait pas besoin de ses détracteurs pour se préoccuper de la perméabilité du fond et des moyens de maintenir la ligne du chenal à travers les vases.

La chose difficile était d'enlever sous l'eau cette boue molle et à peu près liquide, pour pratiquer une première rigole. C'était là cependant un ouvrage que l'on ne pouvait différer : il était urgent d'assurer une communication avec Damiette. L'approvisionnement, qui de cette ville venait à Port-Saïd, était obligé de débarquer à Gémileh, et de ce point, ce n'était qu'au prix des plus grandes fatigues et à dos de chameau que le long du cordon littoral on pouvait arriver à la nouvelle ville.

Ce travail, au milieu des boues, était peut-être au-dessus des forces des ouvriers européens. Au contraire, les pêcheurs qui vivent autour du lac, habitués dès l'enfance à rester des journées entières dans ces vases, réunissaient à merveille les meilleures conditions. Voici quel fut leur procédé d'extraction : ils prenaient, au fond de l'eau, de la boue autant que leurs larges mains pouvaient en contenir; pour l'égoutter, ils la pressaient contre leur poitrine et la rejetaient à droite ou à gauche. Il fallait toute la patience de cette robuste population, pour ne pas se rebuter devant la lenteur d'une pareille tâche et se remettre avec résignation à l'ouvrage, lorsque les vents et l'agitation du lac emportaient leurs fragiles bourrelets. Par ce moyen, ils parvinrent,

sur une longueur de 44 kilomètres, à creuser un chenal de 4 à 5 mètres de large. C'était assez pour le batelage et pour l'installation des instruments extracteurs. Les dragues pourtant ne furent amenées que lorsque la sonde eut établi qu'au dessous des vases se rencontrait une couche d'argile on ne peut plus favorable au maintien de la cuvette du Canal.

Si, dès les premiers jours, il eût été logique, en voyant le lac garder ses eaux, de ne pas accuser les fonds de perméabilité, le sondage qui venait d'être pratiqué faisait à tout jamais disparaître cette crainte.

Les dragues prirent position dans le chenal au milieu des vases, et leur travail, continué malgré la violence des tempêtes et l'action des eaux, finit par porter le Canal à sa largeur définitive. Les matières extraites étaient, du sol inférieur, amenées par de grands couloirs, le long des bords, et l'on attendait que le soleil eût séché la première couche, pour étendre la seconde.

C'est ainsi que sur l'un et l'autre côté du chenal, les berges s'élevèrent à une auteur de 2 mètres au-dessus du niveau de la mer, les berges, non-seulement utiles pour décharger les dragues, mais surtout pour empêcher les vases du lac d'engorger le lit du Canal. Ces remparts de

boue desséchés par le soleil ont acquis une cohésion indicible ; c'est sur cette double levée que s'effectuent, pendant quinze lieues, le passage des voyageurs et le halage pour les trains de bateaux. Jamais aucun mouvement du terrain, ou même des crevasses n'ont inspiré d'inquiétude. Bien plus, lorsque la dérivation du Nil atteignit Timsah et que l'eau douce put enfin être amenée vers la baie de Péluse, c'est sur les berges que reposa, pour l'approvisionnement de Port-Saïd, la conduite en fonte de 80,000 mètres de longueur, et l'on n'a même pas eu à constater une fissure !

D'autres travaux attestent encore la solidité des berges : plus tard les steamers spéciaux à clapets, dits *hoppers barges*, n'ont pu, malgré leur puissance, porter tous les déblais à la mer ; le lac a dû recevoir son contingent. Pour cette opération, on a installé, sur les berges, de puissantes grues échelonnées de distance en distance et d'un poids chacune de 30,000 kilogrammes. Avec un système de plateaux en fer, de rails et de grands bras, ces machines prenaient dans le chenal les caisses pleines pour les déverser dans le lac. Si les jetées eussent été moins consistantes, de pareils poids quels effrondements n'auraient-ils pas produits !

Quant aux terrains du lac Ballah, l'élément

gypseux, le plâtre, si l'on veut, qui les forme, prête, sous l'action de l'eau, à une décomposition. Mais les terrains environnants sont d'une nature différente; en substituant les seconds aux premiers, aucun accident n'est plus à craindre.

Le lac Menzaleh et le lac Ballah ne méritent donc pas la réputation qu'on voulait leur faire.

3° *Les dunes de Ferdane, le seuil d'El-Guisr et le Sérapeum; les Sables, le Kamsin.*

Cette objection prouve, une fois de plus, le danger des raisonnements *à priori*. La nature n'est pas un syllogisme et les règles qui la gouvernent ont un imprévu que l'observation seule peut découvrir. Il est certain, au point de vue des probabilités, qu'un creusement dans les sables ne semble pas possible; et le demi-savant, qui ne voit les choses que de son cabinet, doit croire que, de ses tourbillons le vent du désert comblera forcément la cuvette d'un Canal.

Cependant, ces mamelons, qui atteignent insensiblement leur hauteur et ne se séparent pas brusquement en arêtes irrégulières, ont été coupés; aucun éboulement ne s'est produit et, depuis, la tranchée s'est maintenue. Les sables du désert sont donc aussi imperméables et aussi résistants que les terrassements en terre.

Il est vrai, le Kamsin soulève les sables ; mais

les sables les plus légers sont enlevés au haut des airs et emportés par le tourbillon jusqu'aux limites de l'Egypte et de la Syrie ; les parties plus pesantes rasent seules le sol où le moindre obstacle les arrête. Lorsque le simoun souffle dans le désert, le chameau se couche par terre, et le faible balancement qu'il imprime à son corps suffit pour le protéger... Si toute dépression devait être fatalement comblée, les lacs Menzaleh, Ballah, Timsah, les lacs Amers n'existeraient plus. Le Kamsin respecte ces grands creux, parce que, tout autour, l'humidité a fait croître des végétaux ; et ces fragiles barrières ont retenu les sables qui, à la suite des temps, sont devenus des dunes.

Pour défendre le Canal, il s'agissait donc uniquement d'imiter la nature : c'est ce qui a été fait. Dans les plateaux supérieurs, les déblais de la tranchée ont été taillés en cavaliers et se sont ainsi transformés en véritables dunes artificielles. Les parties basses, plus exposées à l'invasion, ont été protégées, en attendant la croissance des semis, par des haies sèches ou des clayonnages. Cet ensemble de précautions a assuré au Canal une sécurité que rien n'est venu troubler.

4° *Les bancs de roches infranchissables.*

Sur toute la ligne du Canal maritime jusqu'à Chalouf-el-Terraba, à 138 kilomètres de la Méditerranée, on n'a pas trouvé un seul banc de roches, à moins qu'il ne faille citer dans la tranchée d'El-Guisr un mince gisement de grès friable, très-peu au-dessus du niveau de la mer. On pourrait bien encore indiquer une ligne de rochers entre Chalouf-el-Terraba et Suez, que l'on a évitée en portant un peu plus à l'est la ligne du Canal.

5° *Le niveau des deux mers.*

Depuis 1847 et les expériences décisives de M. Bourdaloue, ce n'est pas sérieusement que l'on peut contester l'égalité du niveau des deux mers; une inondation de l'Egypte n'est donc pas à craindre.

Fallait-il, comme M. Stephenson, se faire de cette égalité même un argument contre l'entreprise? L'inégalité du niveau des deux mers était, suivant l'ingénieur anglais, une condition nécessaire du Canal. M. Stephenson admettait un Bosphore artificiel, versant par dix mètres de chute les eaux de la mer Rouge dans la Méditerranée; il ne concevait pas un canal large et profond, presque de niveau depuis Suez jusqu'à Péluse. C'était pour lui une sorte de mer morte entre deux mers en mouvement, un fossé stagnant

entre l'Orient et l'Occident : « La différence des « niveaux ayant été trouvée nulle, a-t-il écrit en « propres termes, les ingénieurs avec qui j'étais « ont tous abandonné le projet et, je crois, avec « raison. »

Le rapport de la Commission internationale, appuyé sur le mémoire de son secrétaire, M. Lieussou, répondait à cette objection, et ce document fixait avec certitude, *en ayant égard au mouvement des navires et à la propagation des ondes : 1° le calcul des vitesses naturelles du fluide au débouché de la mer Rouge et circulant par le Canal jusqu'aux lacs Amers*; *2° la vitesse de l'eau marine, à partir de ces lacs jusqu'à la Méditerranée.*

6° *La navigation de la mer Rouge.*

Pour soutenir que la mer Rouge était innavigable, on oubliait le mouvement de commerce dont elle avait été le théâtre dans l'antiquité, et même dans les temps modernes. Salomon y avait des flottes; les Phéniciens et les Portugais y ont entretenu des escadres. Non, il n'était pas possible que cette mer de 500 lieues de long ne pût utiliser son développement de côtes de 1,200 lieues! La variété des vents et des courants permet au contraire de régler facilement la navigation. Les vents qui règnent sur la mer Rouge soufflent, en effet, tantôt de l'ouest, tantôt de

l'est, et le matin et le soir, la brise se lève. Le navire, en se portant sur un côté ou sur un autre, peut donc aisément monter ou descendre. Si l'expérience a prouvé que, malgré les moussons, les bâtiments à vapeur traversent la mer Rouge, les navires à voiles, pour neutraliser les calmes plats, n'ont qu'à revenir au procédé des anciens qui complétaient la voile par la rame. A notre époque seulement, la rame a reçu un perfectionnement; elle se nomme l'hélice, c'est-à-dire la combinaison de la voile et de la vapeur.

7° *L'impossibilité de maintenir les ouvriers au milieu du désert : Nécos, et l'hécatombe de* 80,000 *travailleurs.*

On avait compté sans la prévoyance de M. de Lesseps et sans la puissance de l'industrie moderne. Les campements se sont organisés; l'hygiène a dompté le climat; deux villes ont été bâties; le Nil, par le canal de navigation, a déversé ses eaux de l'ouest à l'est, de Gassenine à Timsah ; du nord au sud, de Nefiche à Suez; les terres stériles ont fait place aux terres cultivées; la solitude s'est remplie du bruit des outils, du sifflement des machines, du roulement des wagons; l'Isthme a présenté l'image de la vie européenne, et 20,000 travailleurs, grâce aux mesures de la Compagnie, ont pu croire que leurs chantiers n'étaient plus au cœur du désert.

. . . . . C'est en vain que les rapports officiels et les comptes-rendus de la Compagnie prêtaient aux travaux leur publicité. Les objections ne cessaient de se produire et les récits des voyageurs eux-mêmes ne dissipaient pas tous les doutes. A travers l'assentiment général, quelques dissidences continuaient à préoccuper l'opinion.

Tout-à-coup, en 1862, l'Europe apprit que les eaux de la Méditerranée venaient d'entrer dans le lac Timsah. Le problème n'existait plus : le lac Timsah avait été autrefois en communication avec la mer Rouge.

Trois ans plus tard, en 1865, les délégués du commerce de tous les pays venaient visiter l'entreprise et former par leurs propres yeux leur conviction, et le Canal des deux mers avait une première inauguration par le transit à travers l'Isthme d'une cargaison de houille de la Méditerranée à la mer Rouge, et le retour de la mer Rouge à la Méditerranée d'une autre cargaison de produits arabiques et indiens à destination de Marseille.

LA QUESTION DIPLOMATIQUE

LE FIRMAN.

La mission de Mouktar-Bey, 28 septembre 1859; note du Gouvernement français à Constantinople et à Alexandrie; consultation de MM. Odilon Barrot, Dufaure et Jules Favre; consultation du Conseil judiciaire de la Compagnie; décision de Mohammed-Saïd; dispositions de la Porte; menées de l'Angleterre; note du 6 avril (1863); la presse anglaise; M. Rœbuck; M. Gladstone; lettre vizirielle du 1er août (1863); mission de Nubar-Pacha en France; arbitrage de l'Empereur; Convention de délimitation avec l'Égypte; firman du Sultan.

Lorsque la marche des travaux eut réduit au silence les premières objections, les adversaires de l'entreprise recoururent à d'autres moyens.

En présence des eaux de la Méditerranée qui baignaient le lac Timsah, il n'était pas permis en 1863 de traiter encore le Canal des deux mers de projet chimérique. Les faits avaient répondu aux paroles, et contre les faits les critiques et les appréhensions n'avaient plus de place. Il fallait donc, à moins d'abandonner la partie, se tourner vers une tactique différente.

Le terrain diplomatique parut propre à une

revanche et la question du firman, pour lui donner le nom qu'elle reçut, fut soulevée.

L'agitation que l'on espérait ne tarda pas à se produire : elle remplit les deux derniers mois de l'année 1863 et la moitié de l'année 1864. Elle eut ses organes dans presque chaque centre commercial ; mais à Paris, la lutte sembla empruntée à diverses circonstances une animation plus grande.

Le but poursuivi s'affirmait sans aucune espèce de détour et la *Semaine Financière* résumait la controverse quand elle posait en thèse :

« Malgré ses cinq ans d'existence et ses 70 mil-
« lions dépensés au percement de l'Isthme, la
« Compagnie du Canal de Suez n'est qu'un pro-
« jet de Compagnie. Ses contrats ne sont que des
« projets de contrats, car ils sont soumis à une
« clause résolutoire dépendant de la Turquie et
« qui n'a jamais été remplie. Par conséquent, la
« Turquie ou l'Egypte ont le droit d'imposer à
« la Compagnie toutes conditions que bon leur
« semble, et même de la supprimer, si tel est
« leur bon plaisir. »

En face de pareilles déclarations, l'émotion était naturelle, et cependant il suffisait de regarder en arrière pour enlever au nouvel obstacle les proportions que la polémique lui donnait.

Avant d'éclater en 1863, l'objection, sous une rme plus modeste, avait fait quelque bruit au-ur d'elle en 1860. L'équité, le bon sens, le sen-ment bien entendu des intérêts de l'Egypte, et, r dessus toutes choses, la grande intelligence l'honnêteté profonde de Mohammed-Saïd aient une première fois fait justice de cette btilité.

La situation de la Compagnie se présentait, en 63, avec les caractères qu'elle avait revêtus en 60. Rien n'infirmait ses droits vis-à-vis de gypte; et si de hautes raisons politiques la ssaient étrangère aux rapports de la Turquie de sa puissante vassale, ces rapports, quand r contre-coup arrivait jusqu'à elle, devenaient e sorte d'ingérence qu'elle n'avait pas à subir. ns ses termes les plus simples, mais aussi les s vrais, la question du firman ne regardait pas Compagnie; comme garantie, la société avait, ns le présent et dans le passé, l'autorisation ine et entière de l'Egypte; sous la foi d'une role *indépendante*, elle s'était constituée et son oit, la prise de possession du territoire l'avait e seconde fois sanctionné. Quant à la Turquie, puissance suzeraine, c'était affaire à l'Egypte s'entendre *directement* avec elle ; et d'ailleurs 'était-il besoin *d'un acte formel ?* En fait, l'ap-obation de la Turquie était-elle douteuse ?

Quelque effort de discussion que l'on ait tenté en 1863, c'est encore dans les faits, tels qu'on vient de les résumer, que se trouve la meilleure des solutions.

C'est ce que l'on va démontrer, en remontant à l'origine même de la question.

Le 28 septembre 1859, Mouktar-Bey quitte Constantinople pour Alexandrie avec mission de faire suspendre les travaux du Canal. On devine bien sous quelle influence la Porte avait agi. Arrivé en Egypte, Mouktar-Bey se retire, sur la simple opposition du gouvernement français, et, devant ce départ, le Divan garde le silence.

Mais cette tentative, jointe aux obsessions dont il ne cessait d'être l'objet, inspira au vice-roi Mohammed-Saïd le désir d'être fixé sur la nature des obligations qu'il avait contractées avec la Compagnie. Par ses ordres, MM. Odilon Barrot, Dufaure et Jules Favre furent consultés. Sans doute, les explications fournies durent, sur quelques points, être incomplètes ou défectueuses : toujours est-il que ces trois jurisconsultes regardèrent la Compagnie comme irrégulièrement constituée et déclarèrent sans valeur les engagements pris avec elle.

Pour éclairer le débat, la Compagnie, avant la décision du Vice-Roi, se soumit à l'examen de

son conseil judiciaire, composé de MM. Sénart, ancien ministre de l'intérieur, avocat à la Cour impériale de Paris; Paul Fabre, avocat à la Cour de cassation et au Conseil d'Etat; Champetier de Ribes, avocat à la Cour impériale de Paris; Morot, avoué d'appel; Denormandie, avoué de première instance; Mocquart, notaire à Paris, et Fréville, agréé au Tribunal de commerce de la Seine. Elle recourut aussi aux lumières de quatre membres éminents du barreau de Paris : MM. Crémieux, ancien ministre de la justice, membre du Conseil de l'ordre; Marie, ancien ministre de la justice, ancien bâtonnier et membre du Conseil de l'ordre; Plocque, bâtonnier de l'ordre des avocats, et Vatimesnil, ancien ministre de l'instruction publique, ancien conseiller d'Etat, ancien avocat-général à la Cour de cassation.

Malgré les titres que lui faisaient vis-à-vis de l'Egypte la concession provisoire du 30 novembre 1854, l'acte définitif de concession du 5 janvier 1856, et que lui créaient en France la loi du 30 mai 1857 et le décret de S. M. l'Empereur, rendu en Conseil d'Etat le 7 mai 1859, la Compagnie n'hésitait donc pas à discuter la légalité de son existence.

Les faits sur lesquels elle appuyait sa défense sont les suivants : « Le mandat spécial et impé-

« ratif donné par le Vice-Roi à M. de Lesseps
« dans l'acte de concession pour la formation
« de la Compagnie (*); les instructions détail-
« lées tracées au mandataire et que celui-ci n'a-
« vait fait que suivre; l'approbation donnée aux
« statuts valant autorisation de la constitution
« de la Société; l'adhésion donnée par le Vice-
« Roi à l'appel public fait par son mandataire
« aux capitaux de toutes les nations, et la réserve
« qu'il s'était faite pour lui d'une partie impor-
« tante du capital à souscrire; la réception de
« l'acte notarié portant constatation de la sous-
« cription de la totalité des actions, y compris
« celles réservées par Son Altesse, et son accep-
« tation de la déclaration que la Société était
« constituée; le règlement des comptes de Son
« Altesse avec la Société; la prise de possession
« des terrains de l'Isthme concédés à la Compa-
« gnie; l'autorisation donnée pour l'entrée en
« franchise, conformément aux contrats, des
« appareils et machines destinés à la continua-
« tion des opérations préalables du percement;
« et la livraison à la Compagnie du matériel
« considérable, dont la valeur avait été avancée

(*) Art. 20 de l'acte de concession du 5 janvier 1656. Notre ami et mandataire, M. Ferdinand de Lesseps présidera et dirigera la Société comme premier fondateur, etc., etc.

« par le Vice-Roi pour ces mêmes opérations. »

On le voit, le système de la Compagnie consistait surtout à ne méconnaître aucun des éléments de la situation. A ses adversaires, qui avaient voulu la mettre isolée en face de la Turquie, elle répondait en s'appuyant sur les contrats qu'elle avait obtenus de l'Egypte et en donnant à cette dernière, dans le débat, la place prépondérante qui lui appartenait. La Turquie, n'était pas, à vrai dire, une partie contractante; pour consacrer son existence, la Compagnie n'avait pas à solliciter un firman impérial; ses droits, elle les tirait des concessions vices-royales de novembre 1854 et de janvier 1856. Ou ces décrets, paperasses inutiles de l'impuissance, devaient être considérés comme lettres mortes, ou ils avaient la portée que, d'accord avec le Vice-Roi, elle leur avait reconnue.

Quel autre sens pouvaient en effet recevoir ces clauses des actes : « Sont approuvés les statuts « ci-annexés de la Société créée sous la dénomi- « nation de Compagnie universelle du Canal « maritime de Suez; la *présente approbation va-* « *lant autorisation de constitution,* dans la forme « des Sociétés anonymes, *à dater du jour où le ca-* « *pital social sera entièrement souscrit.* » Article 21 :

« La concession accordée à la Compagnie de-

« vant être ratifiée par S. M. le Sultan, je vou
« remets cette copie authentique, afin que vou
« puissiez constituer ladite Compagnie fina
« cière. » *Extrait du rescrit accompagnant l'ac de concession.*

Cependant la concession portait expressémen
« Quant aux travaux relatifs au percement d
« l'Isthme, elle (la Compagnie) pourra les ex
« cuter elle-même dès que l'autorisation de l
« Sublime Porte m'aura été accordée. »

Cette réserve devait-elle recevoir une inter prétation absolue? Le texte ne disait-il pas clai rement laquelle des deux parties contractante avait le devoir de solliciter et d'obtenir le firman Toutes convenances interdisaient à la Compa gnie, quand ses rapports avec le Vice-Roi eussen été différents, de s'adresser personnellement à la Porte, et ses adversaires ne sont jamais allés jusqu'à lui imposer cette tâche. Cette obligation regardait donc le Vice-Roi et le Vice-Roi seul. C'est là un point que concédait la consultation elle-même de MM. Odilon Barrot, Dufaure et Jules Favre : « Il est vrai, dit ce document, que le Vice-
« Roi a demandé à la Porte Ottomane d'accorder
« sa sanction à la concession et son autorisation
« pour l'exécution du Canal; M. de Lesseps a
« même été porteur de cette demande.— Il n'est

« pas moins vrai que c'est entre le Sultan et S. A.
« le Vice-Roi que doit se traiter cette question
« d'autorisation, comme tout ce qui touche aux
« rapports que les traités ont établis entre les
« deux gouvernements. »

Et quelques lignes plus loin : « Que Son Altesse
« soit moralement obligée à faire tout ce qui est
« raisonnablement en son pouvoir pour obtenir
« l'autorisation du Sultan, c'est ce qui n'est
« point contesté. »

Puisque cette négociation n'appartenait qu'au gouvernement égyptien, la Compagnie était en règle lorsque, directement ou indirectement, celui-ci lui garantissait l'existence de l'autorisation ; c'est ce qui avait eu lieu. Assurément la garantie directe faisait défaut; on n'avait pas mis sous les yeux de M. de Lesseps le texte même d'un firman. Mais le Vice-Roi avait indirectement affirmé l'assentiment de la Porte, lorsque sous ses yeux la Société s'était mise en possession du territoire et, par ses préparatifs, en sa présence, avait apposé, pour ainsi dire, une seconde fois, sa signature au bas d'un contrat égyptien.

D'ailleurs la Porte avait pris soin de ne pas déguiser ses sympathies pour le Canal des deux mers.

Malgré tout, elle était trop clairvoyante pour

ne pas deviner le rôle que le percement de l'Isthme réservait à son pavillon dans la mer Rouge et à la suprématie du Sultan dans les villes saintes de Médine et de la Mecque.

Aussi, dès les premiers jours, laissait-elle répéter autour d'elle que de son chef elle n'élevait aucune objection contre l'entreprise. Ces dispositions sont constatées dans le Mémoire de MM. Odilon Barrot, Dufaure et Jules Favre ; on peut y lire : « M. de Lesseps s'était rendu à Cons-
« tantinople pour presser l'autorisation. Il était
« porteur d'une lettre du Vice-Roi ; il y fut bien
« accueilli. Reschid-Pacha, alors grand-vizir,
« était trop éclairé, trop impatient de pousser
« son pays dans cette voie de civilisation hors
« laquelle il n'apercevait pas de salut, pour ne
« pas être favorable au projet qu'on lui soumet-
« tait; mais sa bonne volonté ne suffisait pas :
« l'obstacle était ailleurs. » En 1858, « des diplo-
« mates (voir le même document) écrivaient à
« M. de Lesseps que l'obstacle à l'autorisation ne
« venait pas du chef de la Porte. » Et plus bas :
« M. de Lesseps avait vainement eu recours,
« pendant les années 1856, 1857 et 1858, à tous
« les moyens possibles pour *vaincre les résistan-*
« *ces du gouvernement anglais, résistances d'autant*
« *plus difficiles à surmonter qu'elles ne s'avouaient*

« *pas au grand jour et qu'elles se produisaient dans*
« *l'action latente de sa diplomatie.* »

Malgré la pression de l'Angleterre, lorsqu'en 1855, le Grand-Vizir prenait connaissance de l'acte de concession provisoire du 30 novembre 1854, il écrivait au Vice-Roi d'Egypte que la Turquie considérait le percement de l'Isthme de Suez comme une œuvre « des plus utiles et des plus intéressantes. »

En 1856, lorsque le Vice-Roi communique à Constantinople l'acte définitif de concession, aucune observation ne lui est faite.

En 1858, la mort de Reschid-Pacha empêche seule la Porte de donner au contrat la consécration officielle.

Autour du nouveau Grand-Vizir, Aali-Pacha, la diplomatie anglaise redouble ses intrigues; mais ses efforts ne vont pas jusqu'à faire disparaître les sympathies réelles de la Turquie; ils ne réussissent qu'à empêcher tous témoignages publics d'autorisation. Par une sorte de compromis, contre l'approbation de son existence, la Compagnie faisait à la situation particulière de la Porte la concession de ne pas exiger d'elle un acte positif de reconnaissance.

Que l'on consulte plutôt les instructions expédiées par M. de Lesseps à ses collaborateurs en

France et à l'étranger, et dont le Grand-Vizir avait pris lecture :

« La Compagnie universelle du Canal de Suez, « armée de la concession *régulière* de S. A. le « Vice-Roi d'Egypte, *à laquelle le gouvernement « de S. M. le Sultan ne s'oppose pas en ce qui con- « cerne ses droits de suzeraineté et les intérêts de « son empire*, aura toutefois la sagesse de ne pas « provoquer un conflit entre la politique du « progrès et la politique du passé, et pour éviter « de donner à la mauvaise foi un prétexte d'ex- « ploiter des préjugés ou de faire naître des « malentendus, dans une affaire qui devrait con- « server son caractère commercial et général, « elle ne réclamera l'assistance d'aucun des « gouvernements dont l'appui est assuré. *Mais « elle va constituer son organisation définitive;* « elle marchera résolûment et elle *accomplira « le fait*, appuyée par les capitaux des souscrip- « teurs de tous les pays et par l'opinion publique « du monde entier. »

Le silence qui suit la communication de cette note est le meilleur commentaire des intentions de la Porte. Cette attitude devient plus significative encore lorsque les souscriptions s'ouvrent dans les principales villes de l'Europe, même à Constantinople, et quand M. de Lesseps,

en mars 1859, soumet au Grand-Vizir, dans une lettre détaillée, non seulement la situation de l'entreprise, mais encore le plan général qui venait d'être adopté.

La Turquie, aussi bien que l'Egypte, avait donc reconnu l'existence légale de la Compagnie, et les jurisconsultes, consultés par cette dernière en 1860, avaient bien apprécié la situation, lorsqu'ils arrivaient à conclure « que la Société avait « été régulièrement et valablement constituée à « son origine et sous la condition suspensive « de la souscription intégrale de son capital ; « que cette condition de la souscription des « actions avait été remplie, et qu'en fait comme « en droit, la Société était irrévocablement « constituée, tant à l'égard de S. A. le Vice-Roi, « qu'à l'égard de chacun des actionnaires, de « telle sorte que la Société était liée vis-à-vis de « Son Altesse, comme Son Altesse elle-même « était liée vis-à-vis de la Société. »

La consultation de MM. Odilon Barrot, Dufaure et Jules Favre et la consultation de la Compagnie répondaient à toutes les questions. Le Vice-Roi avait sous les yeux l'une et l'autre prétention. Si la première laisse l'entreprise à l'entière discrétion de l'Egypte et de la Turquie, la seconde, forte de ce qu'elle appelle son droit,

requiert de Son Altesse « une consécration nou-
« velle de la reconnaissance qu'elle a déjà faite
« de la constitution régulière et légale de la
« Société et de l'approbation qu'elle a donnée à
« ses premières opérations ; la réalisation des
« souscriptions que Son Altesse s'est réservées
« dans la répartition du capital social et pour
« lesquelles son mandataire a fait, en son nom
« et par son ordre exprès, une souscription
« régulière ; et la confirmation de l'approbation
« donnée au programme dressé par le Conseil
« pour la continuation des opérations prépara-
« toires commencées par Son Altesse elle-même
« depuis quatre ans. »

Si, d'une part, le Vice-Roi, dans la plénitude de sa liberté, est maître de sa décision; de l'autre, les conventions à la main, M. de Lesseps lui demande « de tout ratifier et de tout garantir ;
« pour éviter certaines responsabilités dont on
« le menace, d'assumer toutes les responsabi-
« lités. »

Certes, dans l'histoire de la Compagnie, c'est un moment solennel que celui où, sortant à peine des difficultés d'une première organisation, elle vient ainsi discuter son existence contre de puissants adversaires et d'imposantes autorités !

Mais, dans Mohammed-Saïd, si l'homme pou-

vait quelquefois ne pas demeurer indifférent aux intrigues qui se croisaient autour de lui contre l'entreprise; si, montrant un jour les vides de son vêtement que sa corpulence ne remplissait plus, il se laissait aller à dire : « Voyez, comme ces Anglais m'ont fait maigrir ! » le Vice-Roi cherchait plus haut ses inspirations.

Quand sa loyauté et sa justice ne l'auraient pas dirigé, toute hésitation aurait disparu devant ce qu'il devait à l'Egypte, ce qu'il se devait à lui-même. Aussi M. de Lesseps l'écouta-t-il sans surprise, presque sans émotion, lui dire : « J'a-« dopte l'opinion de vos avocats et je rejette « celle des miens. » Et tout aussitôt, la totalité de la souscription (177,642 actions) est inscrite sur les registres de la *dette égyptienne*; les $\frac{9}{10}$ échus sont payés au moyen d'obligations du Trésor, produisant 10 0/0 d'intérêt; une convention intervenue entre le ministre des finances et la Compagnie détermine le mode de paiement des $\frac{8}{10}$ à échoir; bien plus, en 1861, le Vice-Roi tient lui-même à se rendre dans l'Isthme ; il inspecte les opérations commencées, règle le travail des fellahs, fixe leur nombre à 20,000 et, pour le représenter officiellement, met à leur tête un haut fonctionnaire égyptien.

Dans cette période, si la mission de Mouktar-

Bey n'est plus même un souvenir, la consultation deMM. Odilon Barrot, Dufaure et Jules Favre devient un simple document de chancellerie, et l'on se laisse presque aller à ne considérer que comme une stricte exécution des contrats, la bienveillance qu'Ismaïl, le successeur de Mohammed-Saïd, continue à l'entreprise les contingents qu'il amène, les $\frac{4}{10}$ qu'il paie et même cette convention du 18 mars 1863, par laquelle il reconnaît la pleine légitimité de la possession des terrains de l'Isthme de la Compagnie.

De son côté, la Société se met résolûment à l'œuvre. De 1860 aux premiers mois de l'année 1863, les travaux se poursuivent avec une activité prodigieuse. Sur une plage déshéritée, Port-Saïd groupe ses 4,000 feux et, pour les besoins de son port, demande aux travaux de l'art ce que la nature lui a refusé ; un chenal creuse les boues du lac Menzaleh ; les sables du seuil d'El-Guisr disparaissent devant un percement gigantesque ; le bruit des machines ébranle la monotonie du désert, et le long de ce canal d'eau douce qui de la vallée égyptienne amène vers Suez les eaux bienfaisantes du Nil, les constructions, les campements, les villes se multiplient. Le problème est résolu ; le lac Timsah a reçu les

eaux de la Méditerranée, et du lac Timsah à la mer Rouge, il ne s'agit plus, pour achever le Canal, que de reprendre le travail des anciens.

Mais le moment n'est pas encore venu pour l'Angleterre d'apprécier l'entreprise à sa valeur. Dans l'illusion de ses faux calculs, l'union des deux mers est toujours, pour ses intérêts commerciaux une concurrence, pour sa puissance maritime une menace. L'égoïsme britannique n'envisage qu'avec inquiétude l'abandon de la route du Cap, le mouvement des affaires concentré dans la Méditerranée et le grand empire des Indes amené pour ainsi dire aux portes de l'Europe. Avant l'ouverture des travaux, on avait trop compté sur le désert, les sables et les boues; l'expérience avait déçu les prévisions et le mot *impossible* ne pouvait plus endormir les craintes. Puisque la nature s'avouait vaincue, c'était l'heure de s'aider soi-même. L'entreprise avait eu raison des obstacles matériels; peut-être se briserait-elle contre d'autres difficultés.

Après la courte mission de Mouktar-Bey, le Divan, revenu à lui-même, n'avait plus méconnu la grandeur de l'entreprise et l'utilité de la Compagnie. Lorsque M. de Lesseps prenait congé du Grand-Vizir, Méhémet-Buschdi-Pacha, il recueillait de lui ces paroles :

« Nous avons mûrement examiné en conseil « la question du Canal de Suez sous le point de « vue de nos intérêts et nous avons été heureux « de reconnaître que cette entreprise nous sera « profitable. Comme nous avions reconnu qu'elle « produira un grand bien pour tout le monde, « nous aurions agi ainsi que nous l'avons fait, « quand bien même nous aurions craint qu'elle « ne nous causât quelque dommage, afin qu'on « ne pût pas nous accuser de vouloir nuire aux « autres. — Le principe de notre approbation, « sous le point de vue de nos intérêts, étant « donc admis, personne, nous l'espérons, ne « pourra trouver mauvais que nous demandions « à des puissances amies de s'entendre sur les « questions qui pourraient être la conséquence « de l'exécution du Canal, tant vis-à-vis de l'E- « gypte que vis-à-vis de l'Europe. »

Mais qu'importait à l'Angleterre cette déclaration de la Porte? Déjà, pour l'accord que désirait le Sultan, elle s'était refusée aux ouvertures de la France. Restée seule en face du Divan, plutôt que de subir le percement de l'Isthme, elle redoublait ses efforts. Appuyée sur les souvenirs de la guerre de Crimée, elle supposait des projets, elle prêtait des intentions, elle dénaturait le fond des choses ; ses démar-

ches et ses intrigues s'agitaient sans relâche.... et la fameuse note du 6 avril voyait le jour.

En résumé, la note du 6 avril (1863) exige la neutralité du Canal, l'abolition du travail forcé et l'abandon par la Compagnie du canal d'eau douce et des terrains environnants.

Ces prescriptions, il est superflu de le dire, modifient d'une façon sensible les conditions d'existence de la Compagnie. La Porte cependant, au moment même où, sous la pression de l'Angleterre, elle tente ainsi de détruire l'équilibre de l'entreprise, tient pour sa responsabilité à lever tous les doutes, et ces mots significatifs accompagnent le document diplomatique : « Il « n'entre pas dans la pensée du Sultan de vou- « loir empêcher la réalisation d'une entreprise « qui pourrait être d'utilité générale. »

En Angleterre, comme les sentiments sont tout autres, les appréciations diffèrent. La note du 6 avril y est considérée comme un moyen décisif, le signal d'une ruine certaine. L'entreprise ne pourra que succomber sous les entraves dans lesquelles on va la lier. Le *Standard* n'hésite pas à écrire : « Le travail ne pourra être obtenu dans « l'avenir qu'au moyen de dépenses énormes. « Que diront alors les actionnaires, ces pauvres « spéculateurs en France, en Egypte et en Tur-

« quie ? *Ils seront ruinés.* Lorsque les 200 mil-
« lions auront été dépensés, l'entreprise tombera
« d'elle-même, faute de fonds. M. de Lesseps et
« les aventuriers qui l'ont soutenu de leur argent
« feront bien de se tirer promptement d'une
« mauvaise affaire et de faire le meilleur marché
« qu'ils pourront avec le pacha ; car l'entreprise
« sur laquelle ils ont fondé tant d'espérances,
« se trouvera aussi vide de résultats économi-
« ques que le tunnel de la Tamise. »

Le *Spectator* s'écrie à son tour : « Le travail
« forcé doit cesser : ce qui est la prohibition du
« Canal. »

Après le *Spectator*, on peut lire dans le *Saturday Review* : « Quelle que soit la manière dont
« cette affaire puisse être réglée, l'abandon par
« la Compagnie des priviléges qu'elle a acquis
« dans la mesure que pouvait lui assurer le
« Vice-Roi, sera un coup sérieux porté aux vues
« commerciales du projet.... Aussi longtemps
« qne les choses seront à ce point, l'Angleterre
« peut cesser de concevoir des inquiétudes sur
« l'issue de l'entreprise, dans laquelle elle a été
« trop prudente pour engager ses capitaux. »

Enfin, l'*Economist* s'inspirait des mêmes espérances : « Comme aucun grand ouvrage, disait-il,
« n'a jamais été exécuté en Egypte, sans travail

« forcé, un salaire ne tentant pas le paysan « égyptien, la note du 6 avril semble devoir « être fatale à l'entreprise. »

Ces feuilles s'imprimaient pourtant dans ce pays d'intelligence où, à la tribune de la Chambre des Communes, M. Rœbuck avait pu dire dans un élan d'honnêteté : « Il s'agit de l'hon- « neur et de l'intérêt de l'Angleterre.... Il me « semble qu'on sera d'avis que l'honneur de « l'Angleterre a été sacrifié, que son grand nom « a été traîné dans la boue, et que nous nous « sommes conduits d'une manière égoïste et « basse dans la question du Canal de Suez. »

A côté de la parole de M. Rœbuck, on aime, pour l'honneur d'un grand peuple, à placer les déclarations si loyales de M. Gladstone, depuis chancelier de l'Echiquier. « Ce qu'on vous de- « mande, disait-il lui aussi au Parlement, c'est « que vous mettiez fin à ce système coupable « dont je regrette que mon noble ami, lord Pal- « merston, ait été le principal auteur, système « d'intervention arbitraire et non provoquée, « pour empêcher que le Canal soit exécuté. »

Mais, pour quelque temps du moins, l'hostilité anglaise dut arrêter son élan. Par un de ces revirements soudains dont la mission de Mouktar-Bey avait déjà donné l'exemple, le

silence se fit tout-à-coup autour de la bruyante note du 6 avril, et le voyage même du Sultan en Egypte ne l'exhuma pas des cartons officiels. Les prescriptions de 1863 semblaient avoir eu le sort de la tentative avortée de 1859, lorsque, dominée par les mêmes influences, la Porte, le 1er août 1863, adressa au Vice-Roi une lettre vizirienne dont il importe de relater les conclusions :

« Il reste maintenant à établir que Votre « Altesse s'empressera de décider promptement, « avec la Compagnie, la rétrocession des canaux « d'eau douce, ouverts ou à ouvrir, et de tous « les terrains qu'elle possède ou devrait possé- « der selon les termes du *projet* de contrat, afin « que les principes franchement exprimés par « la Sublime-Porte soient strictement mainte- « nus sur ce point, ainsi que sur le travail forcé « qui sera aboli, et devra cesser le plus tôt pos- « sible. Il est à espérer qu'avant l'expiration « d'un délai de six mois, à partir d'aujourd'hui, « tous les arrangements, soit en ce qui concerne « les canaux d'eau douce, soit pour ce qui re- « garde la corvée, seront définitivement arrêtés « et conclus. Dès que les questions des canaux « d'eau douce, des terrains qu'ils arrosent ou « devront arroser, et du travail forcé auront

« reçu, *par rapport* à l'intérieur, une solution
« conforme à ce qui précède, il sera alors pro-
« cédé, *par rapport à l'extérieur*, à la négociation
« des conventions qui auront pour objet la des-
« tination exclusive du Canal maritime à la
« marine marchande en général. Mais pour
« obtenir toutes les sécurités matérielles exi-
« gées par la neutralisation de ce Canal, où les
« bâtiments de guerre de haut bord ne puissent
« point entrer, Son Altesse voudra bien faire
« effectuer par des ingénieurs compétents les
« études techniques nécessaires, afin de déter-
« miner la largeur et la profondeur du Canal,
« qui devront être proportionnées au passage
« des bâtiments de commerce seulement. »

Pour répondre à ces prétentions, qui continuaient en les aggravant les exigences de la note du 6 avril, il suffisait de relire la dépêche.

Les mots même dont s'était servi le Grand-Vizir semblaient choisis comme à dessein pour prêter à une réfutation. Etait-ce vraiment un moyen habile de priver la Compagnie du bénéfice des conventions intervenues entre elle et l'Egypte, que de s'obstiner, contre toute évidence, à nommer *projet* un contrat pleinement exécuté ? Malgré le ton de la lettre vizirielle, à qui pensait-on persuader que la situation tout entière était sous la main de la Porte ?

Les distinctions d'*intérieur* et d'*extérieur* n'apportaient-elles rien avec elles ?

Cette analyse au contraire, en rappelant à la Porte ce que l'Europe n'avait pas oublié, aurait dû lui faire comprendre que ce n'était plus à Alexandrie qu'une note pareille pouvait être envoyée.

En 1841, en effet, une convention européenne avait réglé les rapports de Méhémet-Ali et du Sultan. Le titre de Vice-Roi accordé au *Grand-Pacha* était moins une concession honorifique qu'une conséquence et une preuve de la nouvelle situation de l'Egypte sous la suzeraineté de la Turquie. Si l'Egypte, *diplomatiquement*, ne cessait pas de figurer au nombre des provinces de l'empire ottoman, *politiquement*, il s'en fallait bien que l'on pût considérer Méhémet-Ali et ses descendants comme de simples gouverneurs ou, comme le voulait la presse anglaise, comme de simples préfets. L'indépendance administrative de l'Egypte n'était plus à contester. Les questions extérieures demeuraient, il est vrai, réservées au Sultan; pour les questions intérieures, elles ne regardaient et ne pouvaient regarder que le gouvernement égyptien.

La note du Divan soulevait donc elle-même une irrésistible objection lorsqu'elle classait

au rang des questions intérieures : *le travail obligatoire et la concession des terres et des canaux d'eau douce*. Dans ces termes, la lettre vizirielle devait fatalement se briser contre la convention européenne de 1841.

Pour la déclaration de neutralité, c'était bien là une question d'*ordre extérieur*, du ressort du pouvoir suzerain ; mais une négociation diplomatique pouvait seule la régler. La solution dépendait d'un traité avec les puissances, que l'initiative du Sultan devait provoquer. Dans cet objet, qu'importaient d'ailleurs les largeurs et les profondeurs ? Quelques lignes de plus ou de moins changeraient-elles les dispositions de l'Europe ? Et n'y avait-il pas à craindre que, réduit dans ses dimensions, le Canal devînt impropre à remplir son but, impuissant qu'il serait à recevoir les grands paquebots de la Compagnie Péninsulaire et Orientale et des Messageries Impériales sur les lignes de l'Inde, de la Chine, de la Cochinchine et de l'Australie ?

Telles étaient les réflexions que M. de Lesseps comptait soumettre à Alexandrie ; mais d'Alexandrie même, un envoyé extraordinaire venait de partir pour la France.

Le gouvernement vice-royal, malgré sa sympathie pour l'entreprise et ses engagements vis-

à-vis de la Compagnie, ne pouvait pas ne pas se préoccuper de ces incidents diplomatiques. Le cercle des difficultés, comme on vient de le voir, s'était agrandi. A l'origine, la constitution seule de la Société était mise en jeu ; la constitution de l'Egypte était maintenant débattue.

Une prévoyance que l'on doit approuver inspirait au Vice-Roi le désir de faire sortir son royaume de ces embarras, et c'est à cette pensée de conciliation et d'apaisement qu'il faut rapporter l'arrivée en France d'un haut fonctionnaire égyptien.

A Paris, l'envoyé extraordinaire s'adressa tout d'abord au Ministre des affaires étrangères ; entre le Vice-Roi et l'entreprise, il sollicitait l'intervention de l'Empereur. Mais le gouvernement français, puisque ses nationaux ne s'adressaient pas à son initiative, devait demeurer étranger à des contrats librement consentis entre l'Egypte et la Société du Canal de Suez. Repoussé de ce côté, le plénipotentiaire se tourna vers la Compagnie et, les 12 et 28 octobre, écrivit à M. de Lesseps les deux lettres que l'on va lire :

Paris, 12 octobre 1863.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

« Les propositions que Son Altesse le Vice-Roi

« m'a chargé de faire à la Compagnie, par sa let-
« tre du 18 août qui m'accrédite auprès de vous,
« sont les suivantes : réduction du nombre ac-
« tuel des ouvriers au chiffre de 6,000 hommes;
« le nombre actuel des contingents étant sous
« tous les rapports préjudiciable au pays et aux
« intérêts de l'agriculture. Le contingent de
« 6,000 hommes serait fourni pour concourir aux
« travaux d'une manière permanente.

« Augmentation du salaire actuel, qui n'est
« point rémunérateur. Le Vice-Roi croit juste,
« équitable et nécessaire que ce salaire soit porté
« à 2 francs par jour; il considère ce chiffre
« comme rémunérant le fellah de son travail et
« de son absence forcée de son village et de son
« champ.

« Suppression de la concession des terrains.
« Le Vice-Roi offre, *comme compensation*, de
« prendre pour compte de son gouvernement
« tout le Canal d'eau douce, ainsi que cela a déjà
« eu lieu pour la partie du Caire à l'Ouady; de
« rembourser à la Compagnie les frais qu'elle a
« faits pour la partie déjà creusée de ce Canal et
« de le terminer jusqu'à Suez, en se conformant
« aux dimensions de largeur et de profondeur
« établies.

« Ces propositions, Monsieur le Président,

« sont faites dans l'intérêt de l'Egypte aussi bien
« que dans celui de la grande entreprise que
« vous poursuivez, d'accord avec Son Altesse.
« Ces deux intérêts n'ont jamais été séparés par
« le Vice-Roi, qui les a toujours considérés
« comme étroitement liés ensemble.

« Veuillez, etc. »

Paris, 28 octobre 1863.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

« Par la lettre que vous m'avez fait l'honneur
« de m'adresser le 25 courant, vous m'informez
« que plusieurs membres du Conseil d'adminis-
« tration vous ont fait remarquer que ma lettre
« du 12 du même mois n'expliquait pas suffisam-
« ment si la suppression de la concession des
« terrains s'appliquerait également au Canal
« d'eau douce d'alimentation entre l'Ouady et
« Suez, et vous me demandez de préciser le point
« qui serait douteux à leurs yeux.

« Je viens en conséquence, Monsieur le Prési-
« dent, pour satisfaire au désir des membres du
« Conseil, expliquer d'une manière formelle que
« la suppression de la concession des terrains
« est générale et entraîne naturellement celle du
« Canal d'alimentation du Ouady à Suez.

« J'avais pensé d'ailleurs, en me servant de

« l'expression de la concession des terrains,
« lever toute ambiguïté ; et c'est dans ce sens
« général que vous l'avez comprise vous-même,
« puisque cette question des terrains est un des
« points dont la solution forme l'objet de la mis-
« sion dont Son Altesse le Vice-Roi m'a chargé
« par sa lettre du 18 août.

« Veuillez, etc. »

Les résolutions de la Compagnie n'étaient pas douteuses. Le 29 octobre 1863, le Conseil d'administration décide à l'unanimité :

« Sur la première question, celle de la réduc-
« tion du nombre des ouvriers et de l'augmen-
« tation des salaires : qu'il n'y a pas lieu de dé-
« roger aux stipulations du règlement relatif à
« l'organisation du travail dans l'Isthme, en date
« du 20 juillet 1856.

« Sur la seconde question, celle du Canal d'eau
« douce, dit d'alimentation, et des terrains qui
« peuvent être fécondés par la Compagnie : que
« la dernière Assemblée générale des actionnai-
« res ayant approuvé le traité passé entre la
« Compagnie et Son Altesse Ismaïl, vice-roi d'E-
« gypte, le 18 mars 1863, il y a lieu de s'en tenir
« aux conditions réciproques de ce traité confir-
« matif des actes de concession.

« Et charge spécialement Monsieur le Prési-

« dent, déjà muni des pleins pouvoirs des Assem-
« blées générales, de maintenir l'exécution des
« conventions qui lient la Compagnie envers le
« gouvernement égyptien et le gouvernement
« égyptien envers la Compagnie. »

Les motifs de cette décision, on les devine ; du reste, la délibération les fait connaître.

La Compagnie ne pouvait acquiescer aux demandes du gouvernement vice-royal ; il ne lui était pas permis d'infirmer elle-même la force des deux actes de concession et du règlement sur l'organisation du travail égyptien. C'est sur la foi de ces contrats que la souscription du fonds social avait été ouverte et que la Société s'était constituée. Modifier les conventions à ce point, c'était du même coup presque annuler la concession. En construisant à travers l'Isthme un Canal maritime et un Canal d'eau douce, on avait promis aux capitaux engagés le produit du double péage et des terres cultivées ; on avait fait valoir le contingent d'ouvriers indigènes, fournis par le gouvernement moyennant un salaire déterminé. Les prétentions du Vice-Roi accueillies, que restait-il à l'entreprise dans son objet, dans son but, dans ses moyens d'exécution ?

Si encore ces dérogations n'étaient pas con-

traires aux intérêts de la Société ! Mais l'économie actuelle ainsi modifiée, l'ouverture du Canal maritime subissait un retard de six années au moins. Pendant cette prolongation, il fallait supporter les frais généraux, le paiement des intérêts du fonds social, une augmentation du prix des salaires. La rétrocession des terrains s'ajoutait à ces pertes.... Le préjudice se comptait par centaines de millions.

Du côté de l'Egypte, quelles nécessités ou quels avantages commandaient ces mesures?..... Pour les ouvriers indigènes, on semblait s'attaquer plutôt au nombre qu'au principe du contingent. Le principe même eût été à grand'peine contesté. De 1851 à 1860, aucune réclamation ne s'était élevée contre les 30, 40 et même 50,000 fellahs qui, dans les conditions les plus déplorables, étaient employés pour l'intérêt et le service de l'Angleterre. Au début de l'entreprise, lorsqu'on paraissait craindre l'introduction dans l'Isthme de zouaves déguisés en terrassiers, c'est l'Egypte qui, par la convention du 5 janvier 1856, avait imposé à la Compagnie les 4/5es au moins des ouvriers égyptiens. Au début, si les ingénieurs en chef avaient eu un droit absolu de réquisition, Son Altesse n'avait pas tardé à régler elle-même le nombre et la tâche des travailleurs.

Ces 20,000 hommes n'étaient pas enlevés à l'agriculture ; par une compensation équitable, le Vice-Roi avait réduit son armée de 30,000 à 10,000 soldats, et la culture du sol n'avait jamais été aussi prospère en Egypte qu'en 1863.

Pour les salaires, quand un règlement contradictoire ne les aurait pas fixés, la Compagnie, en équité, pouvait encore se refuser à toute augmentation.

En ajoutant aux 3 piastres qu'on lui payait les rations qu'on lui délivrait en nature, le fellah égyptien recevait dans l'Isthme un salaire moyen de 4 piastres. Lors de la fixation, ce prix de la journée avait paru exorbitant aux princes de la famille du Vice-Roi ; au jour de la réclamation, c'était le double de ce que gagnait dans les autres parties du pays le journalier indigène ; c'était l'équivalent de ce que Son Altesse elle-même payait aux ouvriers qu'elle faisait venir dans la haute Egypte pour ses grandes fabriques de sucre. A ces 4 piastres par homme et par jour s'ajoutaient encore pour la Compagnie d'autres dépenses : l'entreprise devait supporter la fourniture de l'eau et le service des hôpitaux et des ambulances. C'était pour son budget une lourde charge ; en huit mois, la dépense d'eau, pour les 18,000 hommes employés au seuil d'El-Guisr, s'é-

tait élevée à 600,000 francs, et les hôpitaux prenaient par an une somme de 350,000 francs. La Compagnie était donc loin d'escompter, sur le salaire des fellahs, la reconnaissance de l'Egypte.

Une demande que l'on pouvait moins encore accueillir était celle relative à la rétrocession des terres et du Canal d'eau douce.

Quelles raisons empêchaient une Société, après tout égyptienne, malgré l'appel par elle fait aux capitaux étrangers, d'avoir, comme un simple particulier, des propriétés en Egypte? Ces terres, ces canaux, elle ne songeait pas à les soustraire à la loi du pays, et si une Compagnie anglaise, outre la concession du chemin de fer de l'Euphrate, avait pu obtenir de la Turquie, sur une longueur de 1,600 kilomètres et sur une largeur non définie, les terres, les bois, les forêts et les carrières propriétés de l'Etat, pourquoi l'Egypte retirerait-elle les mêmes priviléges à la Compagnie du Canal des deux mers?

Même si les conditions de la souscription ne liaient pas le Vice-Roi, la convention récente qu'il venait de conclure avec la Société lui interdisait cette revendication : en se faisant rétrocéder, pour des motifs spéciaux, le Canal d'eau douce entre le Nil et la tête de l'Ouady, Son Altesse, le 18 mars 1863, avait une seconde fois affirmé les droits de l'entreprise.

D'ailleurs, le gouvernement renonçait-il lui-même au prélèvement annuel de 15 0/0 sur les bénéfices ? Dans l'article 18 de l'acte de 1856, cette répartition n'avait-elle pas eu pour cause la concession des terrains ?

Si les choses eussent été moins tendues, ces considérations, en portant leur lumière sur la décision du 29 octobre, eussent peut-être persuadé l'envoyé extraordinaire du Vice-Roi. Mais les circonstances étaient plus fortes que les arguments et, sous leur empire, le plénipotentiaire, plutôt que de ne pas répondre, recourut à la consultation oubliée de MM. Odilon Barrot, Dufaure et Jules Favre. A sa demande et sur les questions telles qu'elles leur furent posées, les mêmes jurisconsultes persistèrent à nouveau dans les mêmes conclusions. La Compagnie, à son tour, vit le second mémoire de son conseil judiciaire recueillir les adhésions de cinquante-huit avocats du barreau de Paris, parmi lesquels on compte : MM. Marie, Gaudry, Plocque, ancien bâtonnier; Léon Duval, Emmanuel Arago, Mathieu, Desmarets, De La Boulie, Grévy aîné, Lachaud, De Sèze, Victor Lefranc, Gressier, De Barthélemy, Du Miral, Busson, etc., etc. M. Dupin lui-même, préparant un acte de justice, ne pouvait s'empêcher de dire publiquement : « La

« Porte ottomane ne voudra pas certainement « exagérer son droit de suzeraineté nominale et « en abuser pour entraver une entreprise qui « importe essentiellement à la sécurité d'un « pays qu'elle ne gouverne pas et dont l'admi- « nistration est confiée à une dynastie intelli- « gente qui s'éclaire chaque jour davantage. La « suzeraineté ne pourrait intervenir que si l'in- « dépendance de l'Egypte était réellement me- « nacée ; mais elle n'a pas le droit de s'immiscer « dans des entreprises industrielles et de des- « cendre jusqu'à la discussion des intérêts pri- « vés. »

Mais ces tiraillements ne pouvaient se prolonger,et le 6 janvier 1864, le Conseil d'administration obéit à une véritable pensée de prudence, lorsqu'il adressa à l'Empereur la pétition suivante :

« Sire,

« La Compagnie du Canal de Suez poursuivait paisiblement le cours de ses opérations.

« Elle avait ouvert un Canal maritime navigable de 75 kilomètres entre la Méditerranée et le lac Timsah.

« Elle terminait son Canal d'eau douce également navigable, qui, en fécondant le désert,

devait lui permettre de réaliser bientôt jusqu'à la mer Rouge le creusement de la tranchée maritime, et dont l'achèvement aujourd'hui effectué assure déjà une petite navigation directe de Port-Saïd à Suez.

« D'éminents ingénieurs du corps impérial des ponts-et-chaussées venaient d'arrêter sur les lieux le programme des travaux restant à accomplir pour l'ouverture à la grande navigation du Canal des deux mers.

« La Compagnie passait des traités importants à l'effet d'assurer l'exécution complète de son entreprise dans un délai de quatre années.

« Ces résultats étaient dus à la protection de Votre Majesté, qui, en 1859, lorsque la Compagnie commençait ses travaux, avait empêché qu'ils ne fussent suspendus par un ordre irrégulier de la Porte ottomane.

« La Compagnie ne devait point avoir d'inquiétudes, parce que, si elle était liée envers le gouvernement égyptien, le gouvernement égyptien l'était envers elle-même par des contrats publics, contrats que le nouveau Vice-Roi d'Égypte avait solennellement confirmés dans deux conventions spéciales des 18 et 20 mars 1863.

« Nous n'avions pas à nous occuper des questions internationales et politiques de ratifica-

tion ou de traité de neutralité, qui étaient du ressort des gouvernements.

« Telle était la situation lorsque, sous le prétexte persistant de la ratification à donner à l'Egypte par la Sublime-Porte, une lettre récente du Grand-Vizir est venue mettre le Vice-Roi d'Egypte en demeure de réclamer de la Compagnie l'abandon de ses droits *sans aucune espèce de compensation.*

« Le Conseil d'administration a expliqué, dans une résolution du 29 octobre 1863, pourquoi il lui était impossible d'admettre cet abandon, et il a convoqué l'Assemblée générale des actionnaires pour le 1er mars prochain, afin que les intéressés soient appelés à statuer sur les questions relatives à la résolution de leur Conseil.

« Il nous a paru urgent de faire connaître à Votre Majesté que les attaques sans cesse renouvelées des adversaires du Canal de Suez, n'ont, dans le présent, et ne pourraient avoir, dans l'avenir, d'autre point d'appui que la question de la ratification du Sultan. Les négociations et les solutions diplomatiques ne dépendent pas de la Compagnie, qui, par sa constitution et par les termes de sa concession, est exclusivement commerciale et industrielle.

« Il dépend de Votre Majesté d'appeler, sur la

question de ratification du Sultan, liée à celle de la neutralité du Canal, l'attention de son ministre des affaires étrangères, et de décider, dans sa haute sagesse, si le moment n'est pas venu de la faire résoudre, afin que des intérêts français, appelés et réunis de bonne foi dans une entreprise d'utilité générale et nationale, ne soient pas exposés à être compromis par des conflits politiques.

« En attendant la décision qu'il plaira à Votre Majesté de prendre sur un sujet étranger aux attributions du Conseil d'administration, les soussignés, ayant appris que des ordres de la Sublime-Porte étaient dans ce moment préparés pour enjoindre au Vice-Roi d'Egypte de faire suspendre les travaux du Canal de Suez, supplient respectueusement Votre Majesté de faire envoyer des instructions à ses représentants à Constantinople et à Alexandrie, afin que des capitaux français engagés pour des sommes considérables ne soient pas atteints par une violation de contrats.

« De même qu'en 1859, Votre Majesté a empêché que des ordres officiellement donnés, dans le but de nuire à ces capitaux, reçussent leur exécution, les soussignés osent espérer que, cette fois encore et à plus forte raison, la volonté

de l'Empereur ne permettra pas l'accomplissement des intentions hostiles manifestées contre la Compagnie, et qu'elle daignera protéger les actionnaires français du Canal de Suez, aussi bien que le gouvernement de l'Égypte lui-même, dont l'indépendance administrative est l'œuvre de la politique française formellement consacrée par les conventions de 1841. »

A cette pétition étaient jointes les contre-propositions du Conseil pour arriver amiablement à la solution des difficultés pendantes.

Sur les communications qui lui furent faites, le Vice-Roi, continuant à l'entreprise la bienveillance qu'il n'avait cessé de lui témoigner, déclara qu'il s'en rapportait absolument à la décision de l'Empereur ; et, de son côté, la Porte, en prorogeant le délai qu'elle avait fixé à l'Egypte, accepta implicitement l'arbitrage.

Maintenant que, d'un commun accord, les hautes parties contractantes s'en remettaient à sa décision, Sa Majesté pouvait ne pas refuser son examen ; elle voulut bien accepter de statuer sur le litige, et par ses ordres, le ministre des affaires étrangères proposa à son agrément la nomination d'une Commission préparatoire, composée de MM. Thouvenel, sénateur, ancien ministre ; Mallet, sénateur ; Suin, sénateur ;

Gouin, député au Corps législatif, et Duvergier, conseiller d'État.

Le travail de cette Commission une fois terminé, la sentence fut rendue (*). Ce document est d'une importance trop capitale pour que l'on puisse se dispenser de le lire en son entier, et le respect pour l'autorité de qui émane la décision ne permet que de résumer soit le compromis, soit le dispositif de l'arbitrage.

Le compromis avait été signé, le 21 avril 1864, entre Nubar-Pacha, comme mandataire de S. A. le Vice-Roi d'Égypte, et M. de Lesseps, comme président-fondateur de la Compagnie du Canal de Suez; Sa Majesté était suppliée de prononcer sur les questions ainsi formulées :

« 1° La suppression de la corvée étant accep-
« tée en principe, quelle est la nature et la va-
« leur du règlement du 20 juillet 1856, sur l'em-
« ploi des ouvriers indigènes ?

« 2° Quelle serait l'indemnité à laquelle l'an-
« nulation de ce règlement peut donner lieu,
« le fondé de pouvoirs du Vice-Roi se déclarant
« autorisé à promettre que la clause stipulée en
« l'article 2 du second acte de concession et
« cahier des charges du 5 janvier 1856 sera rap-
« portée ?

(*) Voir : *Pièces justificatives*, lettre G.

« 3° La portion du Canal d'eau douce non « rétrocédée au Vice-Roi par la convention du « 18 mars 1863, doit-elle continuer d'appartenir « à la Compagnie, pendant la durée déterminée « par l'acte de concession, comme une annexe « indispensable du Canal maritime? Dans le cas « contraire, quelles sont les conditions auxquel- « les la rétrocession pourrait en être opérée, et « que les parties s'engagent dès à présent à « accepter?

« 4° Les cartes et plans qui, aux termes de « l'article 8 de l'acte de concession du 30 no- « vembre 1854, et de l'article 11 de celui du 5 « janvier 1856, devaient être dressés ne l'ayant « pas été, quelle est l'étendue des terrains né- « cessaires à la construction et à l'exploitation « du Canal maritime (et du Canal d'eau douce, « s'il est conservé à la Compagnie) dans les con- « ditions propres à assurer la prospérité de « l'entreprise?

« 5° Quelle est l'indemnité due à la Compagnie, « à raison de la rétrocession acceptée en prin- « cipe des terrains dont il est fait mention dans « les articles 7 et 8 de l'acte de concession de « 1854 et dans les articles 10, 11 et 12 de celui « de 1856? »....

La sentence de l'Empereur prescrivait la sup-

pression de la corvée, la rétrocession au gouvernement égyptien du Canal d'eau douce, la rétrocession des terrains limitrophes au Canal maritime, moins 10,264 hectares dont le périmètre était reconnu nécessaire ; et, toutes compensations faites, fixait à 84 millions l'indemnité due à la Compagnie.

La décision connue, le Sultan déclarait que toutes les conditions qu'il avait attachées à son autorisation étaient remplies.

De son côté, le Vice-Roi, pour lever tous les doutes sur ses dispositions, informait M. de Lesseps de son intention d'aller prochainement visiter les travaux de l'Isthme et, quelque temps écoulé, pour rendre plus sensibles son concours et ses sentiments, il songeait à relier, par un chemin de fer, Alexandrie et le Caire à sa nouvelle province. Il commandait des phares, pour éclairer la côte entre Alexandrie et Port-Saïd; il ne reculait même pas devant le projet grandiose d'amener à Port-Saïd l'une des anciennes branches orientales du Nil.

Ainsi se trouvaient conciliés dans une mesure égale les égards dus à l'Egypte, les droits de la Compagnie et la suzeraineté de la Turquie.

Mais pour donner à ces droits, devenus incontestables, la consécration des faits, il fallait encore plus d'un effort.

Ce fut la tâche, c'est aussi l'honneur de la diplomatie française, d'avoir suivi jusqu'au bout cette négociation, et ce haut patronage que le gouvernement de l'Empereur n'a jamais refusé à l'entreprise, ne sera pas un de ses moindres titres auprès de la postérité.

Grâce à cet appui, la persévérante activité de M. de Lesseps put conclure, entre le Vice-Roi et la Compagnie, les conventions de délimitation des 30 janvier et 19 février et 22 février 1866. Si la sentence de l'Empereur continuait à être la loi, ces actes en devenaient l'exécution (*).

Toutes difficultés se trouvaient aplanies entre l'Egypte et la Compagnie et, le 19 mars 1866, la Porte consacrait cet arrangement par le firman dont voici la teneur :

« Mon illustre vizir, Ismaïl-Pacha, vice-roi « d'Egypte, ayant rang de grand-vizir, décoré « de l'Osmanié et du Medjidieh de première « classe, en brillants.

« La réalisation du grand œuvre destiné à « donner de nouvelles facilités au commerce et « à la navigation par le percement d'un Canal « entre la Méditerranée et la mer Rouge étant « l'un des événements les plus désirables de ce

(*) Voir : *Pièces justificatives*, lettre H.

« siècle de science et de progrès, des conférences ont eu lieu depuis un certain temps avec « la Compagnie qui demande à exécuter ce travail, et elles viennent d'aboutir d'une façon « conforme, pour le présent et pour l'avenir, « aux droits sacrés de la Porte, comme à ceux « du gouvernement égyptien.

« Le contrat, dont ci-après la teneur des articles en traduction, a été dressé et signé par « le gouvernement égyptien conjointement avec « le représentant de la Compagnie ; il a été soumis à notre sanction impériale, et après l'avoir « lu, nous lui avons donné notre acceptation. »

(Suit le contrat *in-extenso* signé au Caire, le 22 février 1868.)

« Le présent firman, émané de notre Divan « impérial, est rendu à cet effet que nous donnons notre autorisation souveraine à l'exécution du Canal par ladite Compagnie, aux conditions stipulées dans ce contrat, comme aussi « au règlement de tous les accessoires selon ce « contrat et les actes et conventions y inscrits « et désignés qui en font partie intégrante.

« Donné le 2 zilgydjé 1282. »

(19 *mars* 1866.)

Il fallait bien que cette entreprise du Canal des deux mers vînt remplir une mission providen-

tielle, pour que rien ne la fît retourner en arrière et, comme elle ne s'était pas arrêtée devant les sables du désert, qu'elle pût aussi triompher de tous les efforts d'une puissante diplomatie.

LES TRAVAUX

Port-Saïd; Ismaïlia; Suez; M. Mongel-Bey; M. Voisin-Bey; M. Hardon; MM. Dussaud frères; M. Aiton; M. Couvreux; MM. Borel et Lavallèy; préparatifs des travaux; campagne de 1861; campagne de 1862; campagne de 1863; campagne de 1864-65-66; campagne de 1867; campagne de 1868; campagne de 1869; les machines; condition des ouvriers.

De la Méditerranée à la mer Rouge, l'état actuel de l'Isthme ne rappelle en rien l'ancien aspect.

Le Canal maritime, annoncé par les phares de la côte, déroule entre Port-Saïd et Suez, au milieu des poteaux d'amarrage et des fils télégraphiques, un fleuve de 150 kilomètres de long et de 100 mètres de large; à côté de l'immense artère s'étend le Canal d'eau douce. Les plantations et la verdure alternent avec la ligne des sables; les habitations et les campements ont remplacé la solitude, et le bruit des machines, le sifflement

de la vapeur, le passage des wagons, le remorquage des chalands apportent au désert le mouvement de la civilisation.

De vingt-cinq Européens et de cent vingt-cinq indigènes qui, en 1859, étaient les seuls à habiter l'Isthme, la population, en 1868, s'est élevée à 34,258 individus, dont 16,010 Européens, et 18,248 indigènes, et, en 1869, elle atteint le nombre de 42,400 habitants, dont 22,843 Européens et 19,557 indigènes.

A quelque endroit que l'on se place, mais surtout dans les villes, le changement est complet.

A Port-Saïd, la jetée de l'ouest et la jetée de l'est longues, la première, de 2,500 mètres, la seconde, de 1,900 mètres, assurent la sécurité des navires. Sur une plage, hier encore abandonnée, nne ville moderne aligne ses divers quartiers. Du premier coup, les installations maritimes ont atteint la perfection et répondent à toutes les nécessités. La superficie de l'avant-port est de 171,875 ares, et la superficie du port de 52 hectares 825 ares; le chenal est de 4 hectares; le grand bassin Ismaïl, de 37 hectares 400 ares; le bassin du commerce, de 4 hectares; le bassin des ateliers, de 2 hectares 625 ares; le bassin Chérif, de 4 hectares 800 ares, et la longueur totale des quais du port atteint 4 kilomètres 525 mètres.

Sur les bords du lac Timsah, Ismaïlia se prépare à son avenir. Le chemin de fer d'Alexandrie et du Caire, le Canal maritime, le Canal d'eau douce et diverses routes amènent déjà dans les rues une animation singulière ; les industries et les agences se sont groupées autour du principal établissement de la Compagnie en Egypte et, à considérer dans quelles vastes proportions est conçu le plan de la ville, on devine les destinées prochaines du lac Timsah.

Enfin le golfe, sur un des côtés duquel est placé Suez, est le siége d'une activité incroyable. Tout autour de la pointe où vient aboutir le Canal maritime, les constructions et les travaux d'art se sont accumulés. Ce sont de vastes hangars, de nombreux entrepôts, de larges quais, des bassins de radoub, de nouveaux ports, un brise-lames...

Dix années cependant se sont à peine écoulées depuis le *premier coup de pioche* (25 avril 1859).

Le 17 novembre, les chantiers auront disparu et le voyageur, tout entier à la vue des lieux, pourrait méconnaître les importances des travaux et les difficultés de la transformation !

Mais comme les terrassiers, quand ils exécutent un déblai, ont soin pour reconnaître leur travail, de laisser, au milieu des terres, quelques

vestiges de l'ancien niveau, c'est l'heure de jeter un regard en arrière et de relater, année par année, le mouvement de l'entreprise.

Pour creuser le Canal maritime, on a dû enlever 75 millions de mètres cubes.

Si ce chiffre, au premier abord, ne suffit pas à démontrer l'immensité de la tâche, on rappellera qu'en mettant les uns à la suite des autres tous les paniers (couffins) employés aux seuls chantiers du seuil d'El-Guisr, on forme une ligne de 27,000 lieues qui ferait trois fois le tour du globe.

Une œuvre pareille n'a pu être achevée en aussi peu de temps que par des moyens surhumains. La puissance des machines n'aurait rien été sans l'habileté éprouvée et l'énergie indomptable des entrepreneurs. A notre époque, jamais aucun grand ouvrage n'a été exécuté dans de pareilles conditions ; les résultats obtenus tiennent du prodige. Pour l'Exposition Universelle, à Paris, en pleine civilisation, il a fallu six mois pour déblayer au Trocadéro, 400,000 mètres cubes ; en plein désert, l'extraction, dans les derniers temps, atteignait par mois le chiffre de deux millions de mètres cubes !..

Le mérite de la haute direction des travaux revient, au dessous de M. de Lesseps, à M. Mongel-Bey et, après lui, à M. Voisin-Bey.

Divers entrepreneurs se sont succédé à la tête des chantiers.

Dès le début, la Compagnie pensa qu'il n'était pas prudent, dans un pays éloigné, d'assumer elle-même la responsabilité et les charges de l'exécution. Un traité fut signé avec M. Hardon, qui s'obligeait, comme entrepreneur général, à faire les travaux aux prix des évaluations de la Commission internationale et à laisser bénéficier la Compagnie de 60 0/0 sur les économies qu'il pourrait réaliser au-dessous des devis.

Dans cette période, l'exécution ne regardait que l'entreprise; la direction des travaux donnait à son Directeur-général et à ses quatre ingénieurs divisionnaires la méditation et l'étude des plans, le contrôle et la surveillance...

Ce dernier service se partageait en trois divisions.

La première concernait l'œuvre matérielle des travaux proprement dits : terrassements, constructions, jetées, et se subdivisait elle-même en plusieurs circonscriptions.

La seconde, sous le nom d'Intendance, avait pour objet les approvisionnements des chantiers, les tranports à l'intérieur, la prise en charge et le fonctionnement des magasins.

La troisième s'occupait du matériel et des ateliers....

Ce mode d'exécution par voie de régie intéressée, sous le contrôle de la Compagnie, avait pour conséquences d'enlever aux travaux toute unité de direction et de nécessiter un double personnel. C'étaient là de graves inconvénients. Aussi, en 1863, malgré le zèle de M. Hardon, la Compagnie usa-t-elle de la faculté de résiliation qu'elle s'était réservée par l'article 24 du cahier des charges, et contre le paiement d'une somme de 1,200,000 francs, qui était le dédit convenu, et de 600,000 francs, qui représentaient les commissions que M. Hardon aurait perçues sur divers travaux accessoires, elle reprit sa liberté.

Pendant quelque temps, la Compagnie exécuta elle-même les travaux; elle ne tarda pas à adopter le mode d'entreprises spéciales à forfait qui lui parut devoir abréger les délais et diminuer la dépense.

Les travaux furent divisés en quatre lots et adjugés à quatre entrepreneurs :

MM. Dussaud frères, entrepreneurs des ports de Marseille, d'Alger et de Cherbourg; Aiton, entrepreneur de dragages et de terrassements sur la Clyde, à Glascow; Couvreux, déjà connu en France par ses travaux de terrassements, et Borel et Lavalley, entrepreneurs de travaux publics à Paris.

1° Le lot de MM. Dussaud frères (date du marché : 20 octobre 1863) comprenait 250,000 mètres cubes de blocs artificiels pour les jetées de Port-Saïd, soit, d'après les prévisions, une dépense totale de 10 millions de francs, à 40 fr. le mètre cube.

2° M. Aiton s'était chargé, le 13 janvier 1864, du creusement du chenal et des bassins de Port-Saïd et de l'achèvement des 60 premiers kilomètres du Canal maritime, soit de l'enlèvement de 21,700,000 mètres cubes. Le devis portait, par mètre cube, 1 fr. 35 cent., ce qui arrivait à une dépense totale de 30 millions de francs; mais le matériel payé antérieurement par la Compagnie et fourni à M. Aiton élevait réellement le prix du mètre cube de son lot à 1 fr. 60 cent.

3° M. Couvreux (date du marché : 1er octobre 1863) devait, sur 13 kilomètres de longueur, achever l'élargissement et l'approfondissement de la grande tranchée d'El-Guisr. C'était là un déblai de neuf millions de mètres cubes qui, à 1 fr. 60 cent. par mètre, arrivait à une dépense totale de quatorze millions de francs.

4° MM. Borel et Lavalley se soumirent, le 1er avril 1864, à continuer et à achever, sur une longueur de 85 kilomètres, les travaux concernant l'ouverture du Canal maritime entre le lac

Timsah et la mer Rouge. 24,500,000 mètres cubes étaient indiqués comme devant faire l'objet de ce travail; au prix moyen de 2 fr. 28 cent. le mètre cube, l'adjudication de MM. Borel et Lavalley s'élevait à 56 millions de francs.

Depuis, lors de la résiliation du contrat de M. Aiton, MM. Borel et Lavalley se sont chargés du lot n° 2; et depuis encore, la Compagnie a pris en régie, pour le percement du plateau d'El-Guisr, 6,000 mètres cubes de travaux, déduits du lot de M. Couvreux.

Ce n'est qu'à partir de l'Assemblée générale du 15 mai 1861, que les communications faites aux actionnaires constatent la marche des travaux proprement dits. Deux années avaient été à peine suffisantes pour mettre en train une entreprise aussi gigantesque. On se figure aisément quel temps ont dû absorber les opérations préparatoires : l'étude des terrains; l'organisation des chantiers; la construction des magasins, des hangars, des ateliers et des maisons d'habitation; l'acquisition d'un matériel considérable de dragage, de terrassement, d'outillage et de navigation; l'approvisionnement des matériaux, bois, fers, chaux, ciment, des vivres et des objets de consommation...

La nature des lieux dicta leur plan aux ingénieurs.

Une des principales préoccupations était l'approvisionnement des chantiers ; il fallait, avant toutes choses, au milieu de ces solitudes stériles, ne pas manquer de vivres et d'eau.

Pour l'eau, une dérivation du Nil pouvait la conduire vers le lac Timsah. Quant aux provisions, un port sur la Méditerranée assurait l'arrivage des navires et une tranchée à travers le seuil d'El-Guisr, en amenant la Méditerranée jusqu'au lac Timsah, ouvrait l'Isthme au petit cabotage.

La construction des bassins appelés depuis Port-Saïd, l'excavation du seuil d'El-Guisr et le canal d'eau douce durent donc être les premiers travaux entrepris.

CAMPAGNE DE 1859-1860-1861.

Dès 1861, des résultats importants étaient obtenus.

Port-Saïd, avec ses 2,000 habitants, ses maisons pour les Européens, son village pour les Arabes, sa scierie mécanique, ses ateliers de forges, d'ajustage, de montage, ses machines à distiller l'eau de mer, son bassin dont le chenal s'achevait et son appontement, était déjà la tête du Canal. Est-il besoin de le dire? c'était au prix des plus grands efforts que l'on avait triomphé

de toutes les difficultés. Pendant plusieurs mois, on ne s'était presque occupé que des travaux de terrassement nécessaires au remblai, et l'on en était arrivé, pour conquérir sur le lac les superficies de terrain qui étaient indispensables, à établir quatorze voies ferrées le long du cordon littoral. L'exploitation des carrières du Mex, voisines d'Alexandrie, que la Compagnie venait d'organiser, permettait de fortifier l'appontement et de le prolonger par un système d'enrochements.... L'entrée du port commençait à être connue par les navires. Au 15 avril 1861, 135 bâtiments étaient arrivés, jaugeant ensemble 29,000 tonneaux.

Quant au seuil d'El-Guisr, tout était prêt pour l'attaque. En plein désert, on avait construit des abris pour loger 10,000 travailleurs; on avait transporté 13,800 brouettes, une scierie mécanique et plus de 20,000 madriers. Les puits que l'on avait creusés le long de la ligne des travaux garantissaient l'approvisionnement d'eau; enfin 1,200 indigènes, pendant l'été de 1860, avaient ouvert une rigole qui, du lac Maxamah (vallée de Gessen) portait l'eau du Nil jusqu'à Bir-Abou-Ballah : de ce point, divers systèmes hydrauliques conduisaient l'eau jusqu'à Ferdane.

La ligne de Ferdane à Timsah avait été parta-

gée en six chantiers et le creusement d'un chenal pour les barques venait d'être ordonné entre Port-Saïd et Kantara, pour se prolonger bientôt jusqu'à Ferdane, soit jusqu'au pied du seuil d'El-Guisr.

Pour le Canal d'eau douce qui, par Zagazig (ancienne Bubaste), devait joindre le lac Timsah au Nil et au réseau des canaux et des chemins de fer de l'Egypte, toutes les études étaient terminées et 3,000 ouvriers travaillaient déjà à l'exécution.

Campagne de 1861-1862.

La campagne de l'année 1861-1862 (15 mai 1861 — 1er mai 1862) poursuit sur les mêmes points les mêmes travaux.

A Port-Saïd, on ne s'en tient pas à l'appontement en charpente servant d'amorce à la jetée de l'ouest et protégé par les enrochements tirés de la carrière du Mex. Mille mètres cubes de bloc commencent à l'est une autre jetée, destinée à défendre le littoral contre les corrosions de la mer. En outre, pour faciliter les déchargements que les navires retenus au mouillage ne peuvent apporter sur l'appontement que par l'intermédiaire de grosses barques, on construit un îlot ou débarcadère de 65 mètres de longueur sur 20 de

largeur, dans la direction même de la jetée de l'ouest, à 1,500 mètres de la plage et dans une profondeur de fond de 5 mètres. Le nouvel ouvrage, composé de 132 pieux à vis, sur lesquels 78 sont déjà immergés, doit permettre aux bâtiments chargés des blocs d'enrochements de se mettre à l'abri, pour opérer leur déchargement... Les dragages du port ont ouvert entre les divers ateliers un canal de service et creusé le bassin de l'Arsenal, qui présente dans cette période une nappe d'eau de 150 mètres de longueur sur 125 mètres de largeur, avec une profondeur de 1 mètre 80 cent.

Le mouvement du port s'accentue de plus en plus : du 1er mars 1861 au 1er mars 1862, il est entré 260 navires, jaugeant 40,000 tonneaux.

L'excavation du seuil d'El-Guisr, on ne l'ignore pas, exigeait un trop grand nombre d'ouvriers pour qu'elle pût être réellement commencée, tant que les approvisionnements ne seraient pas assurés : on avait compris dès les premiers jours qu'avant d'ouvrir la tranchée, il fallait pouvoir compter sur une communication avec Port-Saïd, au moyen de la rigole maritime, et avec le centre du Delta, par l'ouverture du Canal d'eau douce.

C'est sur ces deux ouvrages que s'était portée toute l'activité de l'entreprise.

La rigole maritime, établie avec un tirant d'eau de 1 mètre 20 et une largeur moyenne de 8 mètres à la ligne d'eau, de Kantara, où elle était arrivée dès le mois de mai 1861, avait atteint Ferdane et, en dernier lieu, le pied même du seuil ; elle pouvait maintenant transporter jusqu'aux chantiers tous les arrivages d'Europe et d'Alexandrie débarqués à Port-Saïd.

Le Canal d'eau douce, de son côté, venait aboutir au lac Timsah. Sa longueur totale était de 34,835 mètres ; sa pente, de $0^{m},478$; sa largeur, au plafond, de 7 mètres 70, et de 12 mètres 50 à la ligne d'eau ; et sa profondeur, de 1 mètre 20. Son creusement avait nécessité le déblai de 1,013,202 mètres cubes, et déjà soixante-dix barques portant un chargement de 3,000 tonneaux de denrées alimentaires l'avait traversé.

Le seuil d'El-Guisr se trouvant ainsi en communication avec la mer par la rigole maritime, et avec le centre de l'Egypte par le Canal d'eau douce, c'était le moment de concentrer sur ce point toutes les forces des travailleurs. Les mesures prises permettaient de porter de 10,000 à 20,000 le nombre des ouvriers. Les instruments propres à l'enlèvement des terres avaient été réunis en grand nombre, et ce n'était que pour ne pas contrarier les anciennes habitudes de tra-

vail des fellahs, que dans la tranchée on laissait de côté les inventions européennes pour la pioche égyptienne et le panier dit couffe. Le salaire que la Compagnie payait au contingent indigène imprimait au travail une ardeur singulière ; au bout de vingt jours, pour l'ordinaire, l'ouvrier avait fini sa tâche. Comme 20,000 ouvriers allaient être appelés aux chantiers, on pouvait compter par mois sur un déblai de 400,000 mètres cubes. On avait déjà obtenu de sérieux résultats; aux chantiers 5 et 6, c'est-à-dire sur les points les plus élevés au-dessus du niveau de la mer, la tranchée était arrivée à 2 mètres au-dessous de ce niveau.

Enfin, les bâtiments construits occupaient une superficie de 37,249 mètres carrés, sans compter 7 villages arabes ou *gourbis*, d'une surface de 12,335 mètres carrés, et 24 dragues commandées à divers constructeurs d'Europe venaient d'arriver à Port-Saïd.

Campagne de 1862-1863.

L'état des travaux, au 15 juillet 1863, est le meilleur éloge de la campagne 1862-1863 (1er mai 1862 — 15 juillet 1863).

Au 1er mai de l'année 1862, Port-Saïd commu-

niquait avec Ferdane par une seule rigole maritime établie le long de la berge d'Asie. Depuis, pour isoler le travail des dragues et débarrasser de toute entrave le cabotage, on avait creusé, le long de la berge d'Afrique, un autre canal de service d'une largeur de 15 mètres à la ligne d'eau et d'une profondeur de 1 à 2 mètres. Sur les 62 premiers kilomètres de son parcours, le Canal maritime dessinait donc la largeur qu'on lui avait tout d'abord assignée, et si les digues avaient atteint sur tous les points le même exhaussement, on aurait déjà été en possession d'une voie de 58 mètres de large, complètement isolée et praticable dans tous les sens aux dragues et aux embarcations de transport.

Les 18,000 travailleurs du seuil d'El-Guisr étaient dignes de leurs devanciers. Dès le mois de novembre 1862, une ouverture large de 15 mètres et profonde de 1 mètre 50 à 2 mètres, en laissant écouler les eaux de la Méditerranée dans le lac Timsah, démontrait la possibilité du percement..... Pour amener les eaux de la mer jusqu'au cœur de l'Isthme, le déblai s'était élevé à 4,350,000 mètres cubes et la dépense à 2 millions 750,000 francs. Malgré le surcroît de travail qu'avait imposé aux ouvriers la fatigue de porter la terre à 21 mètres de hauteur, le mètre cube n'était

revenu au total que 0 fr. 68 c., c'est-à-dire n'avait pas dépassé les évaluations des devis primitifs.

L'alimentation d'eau douce ne permettait pas encore de concentrer tous les travailleurs sur le même point, et une partie du contingent avait été dirigée vers Suez, pour la dérivation du Canal d'eau douce et la continuation du Canal maritime au-delà du lac Timsah.

Du lac Timsah au plateau de Toussoum, le Canal maritime était ouvert sur une largeur de 58 mètres et une profondeur de 2 mètres au-dessous de la Méditerranée; et l'on avait déblayé 6 millions de mètres cubes.

Depuis l'achèvement de la tranchée d'El-Guisr, on avait commencé les travaux de la dérivation du Canal d'eau douce vers Suez sur une largeur de 8 mètres au plafond et de 19 mètres 50 à la ligne d'eau, avec un tirant d'eau de 1 mètre 95; à partir de Néfiche, une longueur de 38 kilomètres et demi (1,409,000 mètres cubes de déblais) était ouverte à la navigation et, avant un mois, on avait l'espérance de terminer une nouvelle longueur de 8 kilomètres.

Entre Port-Saïd et Ismaïlia, les nécessités de l'approvisionnement avaient fait exécuter d'autres travaux : on avait installé, à l'extrémité du Canal d'eau douce, de puissantes machines élé-

vatoires pour amener l'eau dans la conduite de distribution ; la conduite de tuyaux en fonte devait avoir 80 kilomètres de longueur, et la distribution servir 350 mètres cubes d'eau par jour. L'eau douce arrivait déjà jusqu'au seuil ; quelques mois encore, et l'alimentation de Port-Saïd n'inspirerait plus d'inquiétude.

Les travaux de ce port continuaient toujours avec la même célérité. Quatre dragues desservies par des grues ne cessaient d'extraire des déblais qui formaient les remblais du terre-plein de la ville ; 17,000 mètres cubes, destinés à l'îlot et aux massifs de la jetée, avaient été immergés du côté de l'ouest; l'îlot était terminé, et les grues de déchargement qu'on y avait installées lui permettaient de remplir sa destination.

A l'autre extrémité de l'Isthme, du côté de Suez, on poursuivait les études préparatoires : les appareils d'extraction allaient répondre à tous les besoins; 21 dragues étaient déjà en pleine activité; 3 autres étaient sur le point d'être montées. A côté de ces machines qui enlevaient chacune 10,000 mètres cubes par mois, la Compagnie allait placer 20 nouvelles dragues qui pourraient extraire, chacune, par mois, jusqu'à 30,000 mètres cubes.

En dernier lieu, la superficie des bâtiments,

qui atteignait 47,290 mètres carrés en mars 1862, comprenait, en avril 1863, 80,724 mètres carrés.

Campagne de 1863-1864.

Malgré les préoccupations que les circonstances apportaient en 1864 aux actionnaires, le mouvement des travaux, tel qu'il leur était indiqué le 1er mars, ne pouvait être accueilli qu'avec une vive satisfation.

Le cube total des déblais enlevés par les contingents entre El-Ferdane et Port-Saïd était de 1,200,000 mètres cubes ; le long du lac Ballah, on avait retiré 131,000 mètres cubes de blocs de pierre gypseuse.

Les chantiers, entre le lac Timsah et le Sérapéum, présentaient la même animation; le Canal maritime s'était allongé de 6,300 mètres, et le cube extrait atteignait 2,150,000 mètres. Les ouvriers indigènes amenés entre le petit bassin des lacs Amers et les lagunes de Suez, attaquaient vigoureusement le seuil d'El-Terraba.

Deux dérivés du Canal maritime se dirigeaient, pour faciliter les communications, l'un à Ismaïlia, vers le Canal d'eau douce, et l'autre à l'est du lac Timsah, vers une carrière de pierre dite Plateau des Hyènes.

Le Canal d'eau douce arrivait jusqu'à la mer

Rouge : la branche de Suez, à partir de Néfiche, près du lac Timsah, avait une longeur de 89,700 mètres; son exécution avait duré 13 mois et nécessité le déblai de 3,347,000 mètres cubes.

Les travaux de la conduite d'eau douce, entre Ismaïlia et Port-Saïd, étaient sur le point d'être achevés; la conduite d'eau, longue de 64 kilomètres, arrivait à Ras-el-Ech, à 16 kilomètres de Port-Saïd.

A Port-Saïd, on avait dû disposer de vastes terres-pleins pour la Compagnie des Forges et Chantiers de la Méditerranée, pour les chantiers et ateliers de la maison Ernest Gouin, et pour le montage de vingt nouvelles grandes dragues, des chalands, des grues et des autres appareils de dragage.

La surface remblayée à 2 mètres au-dessus du niveau de la mer et du lac arrivait à 119,000 mètres carrés.

L'appontement et le massif d'enrochement de l'îlot avaient été prolongés, le premier de 180 mètres, le second de 51 mètres vers le large et de 47 mètres vers la terre.

On venait, sur une longueur de 630 mètres, qui devait être portée plus tard à 1,030 mètres, de creuser à l'angle sud-ouest du grand bassin, le chenal du cheik Karpouti; ce canal avait pour

objet de desservir les communications avec tout le littoral du lac, notamment Damiette, et d'amener dans le bassin du port des courants alternatifs, qui maintiendraient un certain tirant d'eau.

Le mouvement de navigation dépassait toutes les espérances : du 1er janvier au 31 décembre 1863, il était entré 295 bâtiments, jaugeant 48,759 tonnes.

Les superficies bâties qui, en avril 1863, présentaient une surface de 80,724 mètres carrés, atteignaient, au 31 décembre 1863, 107,531 mètres carrés.

M. de Lesseps, dans l'Assemblée générale du 6 août 1864, après avoir rappelé le remplacement de M. Hardon par MM. Dussaud, Aiton, Couvreux, Borel et Lavalley, a constaté de nouveau les derniers résultats obtenus par la Compagnie et les contingents indigènes et fait connaître aux actionnaires les préparatifs et les premiers travaux des nouveaux entrepreneurs.

Depuis le commencement de l'année, les carrières du Mex avaient envoyé à Port-Saïd 15,000 mètres cubes d'enrochements, pour joindre l'îlot à l'appontement et créer ainsi le plus tôt possible, dans les hauteurs d'eau de 5 mètres, un abri aux navires. La jetée de l'ouest une fois achevée, la

Compagnie devait se trouver en possession d'un véritable port de 1,500 mètres de longueur, accessible à tous les navires de 4 à 500 tonneaux. Ces travaux pouvaient d'autant moins être différés que, pendant le premier semestre de 1864, 124 navires avaient débarqué 35,220 tonneaux sur l'îlot et sur l'appontement

Les 13,000 hommes des contingents indigènes avaient, pendant les trois premiers mois de l'année, laissé sur les chantiers les traces de leur activité : les déblais qu'ils avaient exécutés s'élevaient à 2,163,784 mètres cubes, dont 661,000 mètres cubes pour la partie du Canal maritime qui s'étend de Port-Saïd à Timsah ; 38,587 mètres cubes pour le Canal de jonction du Canal maritime au Canal d'eau douce, à Ismaïlia ; 91,152 mètres cubes pour le Canal transversal aboutissant au Sérapéum ; 12,045 mètres cubes, pour le Canal dérivé, qui se dirige vers Chalouf-el-Terraba, et 1,361,000 mètres cubes pour le percement de la tranchée du Canal maritime à travers le seuil de Chalouf-el-Terraba.

Le Canal d'eau douce, depuis la tête du Ouady jusqu'à Ismaïlia, n'exigeait plus que de simples travaux d'entretien ; quant à la conduite d'eau douce, dès le 10 avril, elle distribuait l'eau dans Port-Saïd au moyen de bornes-fontaines.

Deux réservoirs, le premier, établi sur le plateau d'El-Guisr et d'une contenance de 500,000 litres; le second, construit à Port-Saïd, et d'une capacité de 700,000 litres, assuraient l'approvisionnement contre toutes les éventualités.

Enfin, le réseau télégraphique était complètement terminé et faisait face aux besoins du service.

Pour les entrepreneurs, ils se disposaient à remplir les obligations qu'ils avaient prises, et parmi eux quelques-uns s'étaient déjà mis à l'ouvrage.

MM. Dussaud frères apportaient dans la préparation de leurs chantiers de Port-Saïd, les qualités qui avaient fait leur réputation dans les travaux des ports de Marseille, d'Alger et de Cherbourg. Ils avaient installé les logements des ouvriers et mis en construction un hangar pour la chaux, de 100 mètres de longueur sur 12 mètres de largeur, un appontement avec bigues, une voie ferrée et une plate-forme pour l'installation des manéges à mortier. Leur matériel était arrivé : il se composait d'un bateau à vapeur remorqueur de la force de 45 chevaux; de chalands, de chaloupes, de locomotives, de locomobiles, de manéges à mortier, de panneaux pour la construction des blocs artificiels, de

rails, coussinets et traverses, ainsi que du petit matériel et de l'outillage.

La Compagnie avait remis à M. Aiton les anciennes dragues en état de fonctionnement ; et cet entrepreneur, en attendant les appareils qu'il avait commandés, avait, avec ce matériel, extrait 254,214 mètres cubes, dont 29,933 mètres cubes à Port-Saïd, et 224,281 mètres cubes dans le Canal maritime.

M. Couvreux avait installé au seuil d'El-Guisr, deux excavateurs desservis par 6,500 mètres de voie ferrée, par 4 locomotives et 30 wagons à bascule. Le cube des déblais exécutés par cet entrepreneur (61,973 mètres cubes), qui venait à peine d'entamer son travail, faisait deviner à quel chiffre monterait l'extraction, lorsque les excavateurs seraient, comme ils devaient l'être, portés au nombre de quinze.

MM. Borel et Lavalley, qui devaient plus tard se surpasser eux-mêmes, mais dont le marché ne remontait qu'au 1er avril, étaient encore à étudier les moyens d'exécution qu'ils devaient employer.

Campagne de 1864, 1865 et 1866.

Du 6 août 1864, il faut se reporter à l'Assemblée générale du 1er août 1866, pour prendre une

idée exacte de la campagne des années 1864 (dernier semestre), 1865 et 1866 (premier semestre).

A Port-Saïd, l'avis de M. Pascal, ingénieur en chef des ports de Marseille, avait fait changer la direction des jetées. Dans le projet primitif, la jetée de l'ouest et la jetée de l'est, séparées l'une de l'autre par une distance de 400 mètres, devaient être parallèles entre elles. Le projet actuel faisait partir de terre la jetée de l'est à 1,400 mètres de la jetée de l'ouest, et la menait obliquement vers cette dernière, en laissant entre les deux une entrée d'environ 400 mètres. Une seule réflexion suffit pour comprendre l'objet de ce changement. Au lieu d'un long chenal, Port-Saïd obtenait ainsi une nappe d'eau abritée, de 230 hectares environ, qui assurait aux navires un mouillage dans une rade couverte.

Le travail des dragues avait donné au chenal qui conduit dans le bassin de Port-Saïd, une profondeur d'eau de 5 mètres sur une largeur moyenne de 60 à 100 mètres.

Pour le bassin de Port-Saïd, qui cessait ainsi d'être un lieu de stationnement, la nouvelle direction donnée aux jetées modifiait sa forme et son étendue ; au lieu de présenter l'image d'une grande surface carrée, il allait ressembler à l'em-

bouchure d'un fleuve, le long duquel s'ouvriraient les bassins transversaux de déchargement. L'entrée de ce grand bassin était ouverte, dans toute sa largeur de 200 mètres, à la profondeur de 5 à 6 mètres, et, n'était le travail des dragues, rien dès lors n'aurait empêché le stationnement des navires.

L'installation de MM. Dussaud frères était irréprochable ; elle leur permettait d'immerger trente blocs par jour. Aussi les jetées s'élevaient-elles au-dessus de l'eau ; la jetée de l'ouest atteignait les fonds de 6 mètres et protégeait déjà les navires ne tirant pas plus de 5 mètres ; la jetée de l'est marchait rapidement à la rencontre de la jetée de l'ouest. Quelque temps encore, et le mouvement de la navigation qui, du 15 juillet 1865 au 15 juin 1866, avait amené à Port-Saïd 595 navires, jaugeant 108,539 tonneaux, jouirait d'une sécurité complète.

Quant au Canal maritime, entre Port-Saïd et Timsah, on s'était surtout attaché à élargir et à approfondir la ligne navigable pour faire passer les grandes dragues vers la partie du sud et préparer la voie au transit des marchandises. Dans cet objet et sur la proposition de MM. Borel et Lavalley, le Canal, partout ailleurs que dans la traversée des Seuils, avait été porté de 56

mètres à une largeur de 100 mètres au plan d'eau. Cet élargissement, en permettant de donner aux bords du Canal la pente inclinée d'une plage, tournait la difficulté du passage des navires le long des bords et rendait inutile la protection des berges par un système d'enrochements.

MM. Borel et Lavalley étaient non-seulement en possession de tout leur matériel, qui comprenait alors jusqu'à 32 dragues, tant anciennes que nouvelles ; ils venaient encore d'appliquer à l'enlèvement des déblais un procédé de leur invention dont le fonctionnement était merveilleux. En ajoutant à la drague un long couloir, sorte d'aqueduc métallique, ils arrivaient à porter directement les matières extraites à une distance de 60 à 70 mètres. Avec cette invention, si l'avenir réclamait l'élargissement du Canal, la formation des berges n'était plus un obstacle. Cet appareil était déjà en activité sur une longueur de 60 kilomètres.

Cependant le chantier de M. Gioia et, sur 10 kilomètres, le chantier de M. Couvreux, élargissaient et approfondissaient la tranchée du seuil d'El-Guisr.

Le Canal maritime, du lac Timsah à Suez, était, on ne l'a pas oublié, compris dans l'adjudication de MM. Borel et Lavalley. Ne devine-t-on pas

avec quelle vigueur les travaux étaient poursuivis?

On s'était occupé à creuser à sec, au moyen de chantiers à la brouette et de chantiers au wagon, un premier chenal qui, une fois rempli par les eaux soit du Canal d'eau douce, soit de la mer Rouge, devait recevoir les dragues. Depuis le lac Timsah jusqu'au sud du mamelon de Toussoum, la portion du Canal exécutée par les contingents égyptiens permettait déjà d'enlever les déblais par voie de dragage. A partir de Toussoum, dans la direction des lacs Amers, le chenal était ouvert sur une étendue de 8 kilomètres; entre les lacs Amers et Suez, on venait d'opérer l'extraction du rocher de Chalouf (longueur: 370 mètres; 90,000 mètres cubes de terre; 30,000 mètres cubes de pierre).

Le Vice-Roi faisait travailler jusqu'à 80,000 hommes à la première partie du Canal d'eau douce, allant du Caire au domaine du Ouady. Le 5 octobre 1865, on avait enlevé deux millions de mètres cubes; depuis, on avait exécuté un nouveau déblai de trois millions de mètres cubes; il ne restait plus à extraire que deux millions de mètres cubes, pour assurer, dans toutes les hauteurs d'eau du Nil, l'approvisionnement du Canal d'eau douce. La Compagnie, de son côté, avait

presque terminé le terrassement de 874,000 mètres cubes, que pour cet ouvrage la sentence impériale avait mis à sa charge.

Les écluses qui mettaient en communication à Ismaïlia, le Canal maritime, qui descend de Port-Saïd, et le Canal d'eau douce, qui se dirige vers Suez, permettaient d'ouvrir entre les deux mers un service de transport et de transit des marchandises. A cet effet, la Compagnie, qui ne se dissimulait pas les grands avantages de cette voie de communication, venait de commander des appareils de traction à vapeur et un certain nombre de chalands.

Ces résultats étaient d'autant plus remarquables qu'ils étaient obtenus dans cette période de transition qui suivit le départ des fellahs égyptiens. Depuis le mois de mai 1864, la Compagnie avait renoncé aux contingents indigènes, et, après quelques jours, l'équilibre était rétabli et les chantiers présentaient la même animation. Les ouvriers libres étaient accourus de tous les points du littoral de la Méditerranée et des îles de l'Archipel. Aux Européens n'avaient pas tardé à se joindre les Arabes, les Egyptiens et les Syriens, et en 1866, on comptait dans l'Isthme 7,954 Européens et 10,806 Africains ou Asiatiques.

Campagne de 1866-1867.

La campagne de 1866-1867 (6 août 1866 — 1er août 1867) était pour le moins aussi féconde. Les chantiers, complètement organisés, apportaient toutes leurs forces, et la marche de l'entreprise permettait de compter sur le prompt achèvement des travaux.

A Port-Saïd, la jetée de l'ouest, qui devait avoir une longueur de 2,500 mètres, atteignait 2,200 mètres (1,900 mètres au-dessus de l'eau et 300 mètres à fleur d'eau) et arrivait, jusqu'aux fonds, de 8m,50. La jetée de l'est avait obtenu plus de la moitié de sa longueur projetée (950 mètres sur 1,800) et s'avançait, jusqu'aux fonds, de 5m,50. MM. Dussaud, qui avaient immergé déjà 115,000 mètres cubes de bloc, de 10 mètres cubes ou de 20,000 kilogrammes chacun, n'avaient plus, pour exécuter leur contrat, à jeter à la mer que 135,000 mètres cubes. D'après l'expérience du passé, l'immersion étant de 7,500 mètres cubes par mois, soit de 30 à 40 blocs par jour, la construction des jetées devait être terminée dans un délai de 17 à 18 mois.

Le chenal de l'avant-port avait porté sa largeur de 70 mètres au plafond, à une largeur de 100 mètres; dès la fin de l'année 1867, il devait

être ouvert à toute section, avec des fonds de 6m,50 à 7 mètres, de manière à donner accès à tous les navires de commerce sans exception.

La surface draguée des bassins du port intérieur comprenait 25 hectares et avait des fonds moyens de 5 mètres. Onze hectares manquaient seulement pour atteindre partout la même profondeur. Le bassin du commerce qui, au début de l'année, avait été livré à la navigation, présentait une surface de 4 hectares et une profondeur uniforme de 5m,70, portée depuis à 6 mètres.

Du 15 juin 1866 au 1er juin 1867, il était arrivé à Port-Saïd 880 navires, jaugeant 146,107 tonneaux (moyenne d'entrée par jour : 406 tonneaux) et depuis l'origine des travaux jusqu'au 1er juin 1867, on pouvait compter 3,511 navires, jaugeant 664,104 tonneaux.

Dès l'année 1866, les grandes dragues à longs couloirs avaient été installées dans les 60 kilomètres du Canal maritime, entre Port-Saïd et le lac Timsah ; le Canal était creusé à 6 et 7 mètres de profondeur, et les talus tenaient à 45 degrés. Sur une portion du parcours, de Port-Saïd à El-Guisr et du lac Timsah au Sérapéum, le Canal était déblayé dans toute sa largeur de 100 mètres à la ligne d'eau.

Le chiffre des cubes extraits est la meilleure

manière de constater les progrès des travaux.

Dans la section de Ras-el-Ech (entreprise Borel et Lavalley), l'extraction de la première année était de 374,000 mètres cubes; l'extrac- de la seconde année (15 mai 1866 — 15 mai 1867) montait à 1,440,000 mètres cubes.

Le cube total des deux sections du cap et des lacs Ballah était de 1,202,000 mètres cubes.

L'entreprise Couvreux (déblais à sec et amélioration du Canal navigable dans la traversée d'El-Ferdane et du seuil d'El-Guisr) avait, au 1er juin, déblayé 3,472,000 mètres cubes, sur un cube total de 4,137,000 mètres cubes.

Pour les travaux de dragage qui, dans la traversée de Ferdane et du seuil, devaient s'élever à 4,200,000 mètres cubes, l'entreprise Borel et Lavalley en était chargée.

Quant au Canal maritime, du lac Timsah à Suez, le lac Timsah était rempli au niveau des deux mers et une première drague avait commencé son travail d'extraction. Le plateau du Sérapéum était attaqué par huit grandes dragues, flottant à 6 mètres au-dessus du niveau de la mer et d'un rendement mensuel de 25 à 30,000 mètres cubes.

Les déblais achevés, on commencerait à remplir les lacs Amers; dans cet objet, on continuait

l'enlèvement à sec des terrains du grand bassin des lacs Amers, jusqu'au seuil de Chalouf, et du petit bassin des lacs Amers jusqu'à la plaine de Suez.

Les dragues avaient été amenées en janvier 1867 dans la plaine de Suez, sur les 20 kilomètres qui séparent le plateau de Chalouf de la mer Rouge.

Dans la rade de Suez, quatre grandes dragues remblayaient le terrain concédé à la Compagnie et creusaient le bassin destiné à recevoir le matériel d'exploitation.

Le matériel du service des transits et des transports venait d'être livré, et les recettes commençaient à figurer dans les états de la Compagnie. Le produit, pendant le premier semestre de 1867, s'était élevé à la somme brute de 521,381 francs; le nombre des tonnes transportées à 9,506, et le chiffre des voyageurs à 20,132.

En un mot, sur toute la longueur de l'Isthme, la ligne du Canal n'était qu'un immense chantier; le total de la force-vapeur employée était de 17,768 chevaux; la consommation mensuelle de charbon arrivait à 12,219 tonnes; et, sur une population de 25,000 habitants, on comptait 13,000 ouvriers, dont 6,388 indigènes, et 6,990 Européens.

Certes, avant le percement de l'Isthme, de grands ouvrages avaient été exécutés en Europe. De 1848 à 1857, *en neuf années*, les dragages de la rade de Toulon étaient montés à 7,400,000 mètres cubes ; de 1844 à 1865, *en vingt-une années*, ceux de Glascow atteignaient 6,696,700 mètres cubes, et de 1862 à 1865, ceux de Newcastle, *en trois années*, comprenaient 6,999,900 mètres cubes. Mais, *en une année*, la Compagnie avait extrait 10 millions de mètres cubes, c'est-à-dire un tiers de plus qu'on n'avait fait à Glascow en 21 ans, à Toulon en 9 ans et à Newcastle en 3 ans. On pouvait donc sans témérité compter sur un enlèvement mensuel de 2 millions de mètres cubes, lorsque 34 nouvelles dragues, que la Compagnie avait commandées, ajouteraient leur puissance d'extraction au travail des anciens appareils.

Campagne de 1867-1868.

En 1868 (Assemblée générale du 2 juin), la certitude que le Canal serait terminé dans le quatrième trimestre de 1869 dominait la situation des travaux ; néanmoins, cette assurance n'empêchait pas de détailler les efforts des entrepreneurs sur les divers chantiers.

A Port-Saïd, la jetée de l'ouest, outre la lon-

gueur de 2,200 mètres qu'elle avait acquise en 1867, étendait des blocs à fleur d'eau, sur une longueur de 100 mètres, et, sous l'eau, jusqu'aux fonds de 8m,50.

La jetée de l'est s'était allongée de 750 mètres (950 en 1867, 1,800 en 1868), et, sur les 260 premiers mètres, protégeait sa ligne par les enrochements naturels venus de la carrière du plateau des Hyènes.

MM. Dussaud frères, à la date du 15 avril, n'avaient plus à fabriquer que 33,031 mètres cubes de blocs et à immerger que 57,882 mètres cubes; la fabrication devait être terminée dans quatre mois et demi, et l'immersion dans huit mois.

L'entrée dans le port d'un grand paquebot des Messageries Impériales démontrait le parfait état du chenal et des bassins. MM. Borel et Lavalley qui, après M. Aiton, s'étaient chargés de ce creusement, avaient extrait 3,487,002 mètres cubes sur 4,669,943 mètres cubes. Les 1,182,941 mètres cubes qui restaient à enlever, étaient à peine le travail d'une année.

Sur la portion du Canal maritime entre Port-Saïd et le lac Timsah, il ne restait plus à faire que les dragages proprement dits.

M. Couvreux avait devancé de six mois le

terme fixé par les contrats pour l'extraction, sur une longueur de 9 kilomètres, des 4,418,000 mètres cubes qui formaient son lot. On avait, à la traversée d'El-Ferdane, fini d'enlever, sur une longueur de 6 kilomètres, le cube prévu de 964,000 mètres cubes. Ces résultats permettaient à MM. Borel et Lavalley d'entreprendre immédiatement les dragages du seuil par l'ouverture de la cunette du Canal à toute largeur. Sur 26,396,000 mètres cubes de dragage, on avait extrait déjà 8,673,762 mètres cubes; les 17,722,238 mètres cubes restant pouvaient être enlevés avant l'époque fixée, d'autant plus facilement que l'on était en train d'organiser pour les dragues le travail de nuit. En avril, le cube mensuel de cette partie du Canal, qui ne dépassait pas, en janvier, 434,000 mètres cubes, ne s'était-il pas élevé à 668,000 mètres cubes, et l'achèvement des travaux de Port-Saïd n'allait-il pas, avant un an, laisser disponibles sept nouvelles dragues? Même sans cette adjonction, le matériel d'extraction ne laissait rien à désirer : il employait, sur ce point du Canal, 31 dragues, dont 16 dragues à long couloir, 6 dragues à élévateurs et 9 dragues à gabares.

Quant au Canal maritime, du lac Timsah aux lacs Amers, sur les 3,103,554 mètres cubes de la

traversée du lac Timsah et des hauteurs de Toussoum (longueur: 11,375 mètres), et sur les 5,325,437 mètres cubes de la traversée du seuil du Sérapéum (longueur: 7,075 mètres), soit un cube total de 8,428,991 mètres cubes, on avait extrait, au 15 avril, 4,530,567 mètres cubes. Les 11 dragues employées sur ce point devaient, à raison d'un travail mensuel de 25,000 mètres cubes par drague, terminer avant octobre 1869 l'enlèvement des 3,898,424 mètres cubes restants.

Les déblais à sec à effectuer pour le débouché du Canal dans les lacs Amers (longueur : 5,250 mètres ; cube total : 1,292,848 mètres cubes) ne comprenaient plus, à la même date, que 600,336 mètres cubes, qui devaient être terminés dans 7 à 8 mois.

Les expériences faites dans le grand bassin des lacs Amers (8 mètres en contre-bas du niveau de la mer; longueur : 15 kilomètres) enlevaient toute appréhension pour la traversée du Canal maritime. Non-seulement on s'était assuré que l'introduction de l'eau fondrait les quelques aspérités de sel de 40 à 50 centimètres de relief, que l'on rencontrait sur différentes couches du fond, on avait encore acquis la preuve que les bancs de sel eux-mêmes disparaîtraient, sinon complètement, au moins sur une épaisseur de 2 à 3

mètres. Les travaux à sec que l'on exécutait au nord et au sud des lacs retardaient cependant jusqu'au mois d'avril 1869 l'entrée des eaux de la Méditerranée.

On continuait à faire à sec la partie du Canal comprise entre les lacs Amers et l'extrémité sud du seuil de Chalouf; le même travail s'effectuait sur une longueur de 34 kilomètres, du bassin des grands lacs au branchement de la plaine de Suez, et l'on n'avait plus à exécuter à la drague que la portion restante du Canal pour gagner la rade de Suez (longueur : 14 kilomètres; cube: 7,019,000 mètres cubes)..... Ce creusement à sec et ce dragage s'accomplissaient avec une activité merveilleuse.

Pour les travaux à sec, les chantiers comprenaient 6,000 ouvriers travaillant à la brouette, et 2,000 ouvriers desservant 22 plans inclinés (chaque plan produisait un cube de 250 à 300 mètres cubes par jour). A la date du 15 avril, il ne restait plus à extraire à sec que 5,814,300 mètres cubes; et comme la moyenne des productions mensuelles était de 416,000 mètres cubes, on espérait, avec l'adjonction de 7 plans inclinés supplémentaires, pouvoir obtenir un chiffre moyen mensuel de 450,000 mètres cubes. Pour les travaux de dragage, les cinq dragues en activité n'avaient plus, au 15 avril, à enlever

que 5,300,000 mètres cubes. On comptait, en ajoutant 3 nouvelles dragues et en complétant le travail de jour par le travail de nuit, arriver, avec une extraction mensuelle de 300,000 mètres cubes, à achever la tâche dans un délai de 16 à 17 mois.

Quant aux digues et aux enrochements du port de Suez, MM. Borel et Lavalley n'avaient plus à exécuter que 15,000 mètres cubes. (Cube total : 64,000 ; cube déjà fait au 15 avril : 49,000).

La Compagnie avait donc raison d'annoncer pour le 1er octobre 1869 l'ouverture du Canal. Cette affirmation s'appuyait d'abord sur les résultats déjà obtenus (en 1867, déblais à effectuer : 48,000,000 de mètres cubes ; extraction de l'année 1868, au 15 avril : 13,394,786 mètres cubes ; extraction encore à faire : 34,518,233 mètres cubes) ; elle s'appuyait surtout sur la puissance du matériel actuel d'exploitation qui pouvait, et au-delà, suffire à une extraction mensuelle de plus de 2 millions de mètres cubes (*).

(*) 8 dragues à élévateurs à 15,000 mètres cubes....	120,000m c
30 dragues à gabares à 20,000 mètres cubes.....	600,000
22 dragues à long couloir à 40,000 mètres cubes..	880,000
Total pour le travail des dragues.....	1,600,000m c
22 plans inclinés à 6,000 mètres cubes	132,000
7,500 hommes à 50 mètres cubes.....	375,000
On arrivait ainsi à un cube total mensuel certain de	2,107,000m c

Campagne de 1868-1869.

(2 Juin 1868—2 Août 1869).

Le 2 août 1869, M. de Lesseps annonçait aux actionnaires qu'il ne restait plus à déblayer que 5 millions de mètres cubes et que le travail devant être complètement achevé dans le mois d'octobre, il continuait à fixer au 17 novembre l'inauguration du Canal et sa mise en exploitation.

La situation des travaux expliquait ces paroles.

A Port-Saïd, grâce à MM. Dussaud frères, les jetées étaient terminées depuis le commencement de 1869. Le chenal d'entrée qui, dès 1868, était creusé à 6 mètres 50 et à 7 mètres, était sur le point d'atteindre une profondeur de 9 mètres en arrivant jusqu'à l'extrémité de la jetée ouest.

De Port-Saïd aux lacs Amers, le Canal avait sur tous les points sa longueur et sa largeur, et le travail de 49 dragues n'allait pas tarder à lui donner partout la même profondeur.

Le remplissage des lacs Amers, commencé en mars devant le Khédive et le prince de Galles, justifiait les prévisions de la Compagnie; dès les premiers jours, le fond du bassin avait été couvert ; dans les dernières semaines du mois de juillet, le niveau de l'eau s'élevait de 3 à 4 centi-

mètres par 24 heures; la réunion de la mer Rouge à la Méditerranée allait promptement assurer le succès de l'opération.

Des lacs Amers à la mer Rouge, le travail à sec, au wagon ou à la brouette, était entièrement achevé le long de 35 kilomètres sur 40; 11 dragues travaillaient aux 5 kilomètres du Canal qui avoisinent la mer Rouge.

Le chenal de Suez, depuis la rade jusqu'au rivage, était à peu près terminé; enfin un brise-lames de 1,500 mètres en enrochements étendait sa ligne de protection devant l'entrée du Canal maritime.

La Compagnie avait le droit de nommer son œuvre le Canal des deux mers!

A considérer cette longue lutte contre les forces de la nature, l'esprit ne se défend pas d'un mouvement d'admiration. A ce sentiment vient se joindre une grande sympathie, lorsqu'on s'est convaincu que, dans la pensée de M. de Lesseps, la santé des travailleurs a toujours tenu la même place que le succès de l'entreprise. Dès le commencement des travaux, toutes les mesures étaient prises pour améliorer la condition des ouvriers; les contingents indigènes, s'ils acquittaient la dette de l'Egypte, pouvaient du moins, dans les logements de la Compagnie, ne

point trop se rappeler les masures de leurs villages; pour la Société, le fellah était quelque chose de plus qu'un bras, une force de chantier; il ne cessait pas d'être un homme. Aussi, même au milieu des plus rudes entreprises, *sous la corvée*, l'aspect de l'Isthme ne prêtait-il pas à la mélancolie.

« A mon dernier voyage dans l'Isthme, dit « M. de Lesseps (conférence de 1862), une fa- « mille très-distinguée de Milan était venue pour « visiter nos travaux. Je voulus faire jouir cette « famille du spectacle que présente un ensem- « ble de vingt mille ouvriers travaillant avec en- « train et gaieté. Comme ils étaient placés sur « une seule ligne, au fond de la tranchée, on de- « mandait : Où sont donc les travailleurs? La « caravane s'avança de quelques pas, et immé- « diatement elle aperçut cette multitude d'hom- « mes, les uns creusant la terre, les autres la « chargeant sur leurs épaules pour la porter sur « la berge, en chantant et avec une animation « que donnent seulement le bien-être et la liberté. « Ce spectacle fut si émouvant pour mes visi- « teurs, que je les vis verser des larmes; ils ne « pouvaient autrement exprimer leur admira- « tion. »

Depuis, dans l'absence de toute préoccupa-

tion, les ouvriers sans inquiétude sur le paiement de leurs salaires, oubliaient la fatigue de leurs travaux; la facilité des communications et l'arrivage des navires assuraient les approvisionnements; l'alimentation s'améliorait de jour en jour; la Grèce et la Syrie envoyaient des viandes fraîches et sur pied, des fruits, des légumes et du gibier; les logements tendaient à devenir confortables; les prescriptions de l'hygiène étaient suivies... Quoi d'étonnant que la mortalité soit descendue au-dessous des moyennes que la statistique relève pour l'Europe? En 1863, on ne constatait que 1,40 0/0 de décès, et, en 1864, que 1,36 0/0.— En 1866, sur une population de 18,605 habitants, composée en grande partie de travailleurs, la mortalité était de 2,49 0/0. — En 1867, sur 25,770 habitants, elle était descendue à 1,85 0/0.— En 1868, sur 34,258 habitants, à 1,52 0/0.— On avait cependant, dans cette dernière année, enlevé, soit à sec, soit par les dragues, 15 millions de mètres cubes; et en France, malgré toutes les ressources de la civilisation, la mortalité moyenne est de 2,40 0/0, et la mortalité de l'armée, de 1,94 0/0. — C'est au système adopté par la Compagnie que revient le mérite de ces résultats, bien plus qu'à un abaissement de la température, dû aux vastes surfa-

ces d'eau du lac Timsah, du bassin du Sérapéum et des eaux répandues sur la surface de l'Isthme. Cette diminution des chaleurs doit avoir eu cependant son influence sur la santé de la population, d'autant plus que, par un phénomène inexplicable, l'humidité n'a pas suivi les pluies (à Ismaïlia, du 1er mai 1866 au 30 avril 1867, il est tombé 15,31 d'eau; de mai 1867 au 30 avril 1868, il est tombé 89,75, et l'hygromètre accuse, pour la seconde année, une humidité moindre que pour la première).

Le médecin en chef, M. Aubert-Roche, obéissait donc à la voix de la vérité, lorsqu'il disait à M. de Lesseps en 1868 :

« Une ligne de fumée dessine le Canal à travers « le désert; c'est l'industrie européenne qui, « luttant sous vos ordres, *sépare* deux conti- « nents. Dans quelques mois, lorsque les flottes « commerciales traverseront l'Isthme, affirmant « votre victoire dans la grande bataille pacifi- « que que vous livrez, vous pourrez dire : Je « n'ai pas sacrifié un seul homme. »

Sous une autre forme, on pourrait écrire qu'il convenait à la civilisation, allant à la conquête d'un monde, de n'avancer que sous la conduite de l'humanité !

DERNIÈRES CONVENTIONS AVEC L'ÉGYPTE

Situation de la Compagnie, le 23 avril 1869 : l'exemption d'impôts ; la poste, le télégraphe, les immeubles, droits sur les terrains de l'Isthme en 1856, en 1864, en 1866 ; diverses réclamations ; les deux conventions du 23 avril 1869.

Le 23 avril 1869, il est intervenu entre Son Altesse Ismaïl-Pacha, Khédive d'Egypte, et M. de Lesseps, en sa qualité de Président-Directeur de la Compagnie du Canal maritime de Suez, deux conventions dont l'objet exige un examen particulier.

Pour apprécier ces accords, que l'achèvement des travaux et l'ouverture prochaine du Canal rendaient nécessaires, il faut, avant leur analyse, se représenter la situation.

On ne l'ignore pas, les rapports du gouvernement égyptien et de la Compagnie sont réglés par les actes du 30 novembre 1854, du 5 janvier

1856 et par les conséquences naturelles de ces concessions vice-royales.

L'article 13 du rescrit du 5 janvier 1856 est ainsi conçu :

« Le gouvernement égyptien accorde à la Com-
« pagnie concessionnaire, *pour toute la durée de la*
« *concession*, la faculté d'extraire des mines et
« carrières appartenant au domaine public, sans
« payer aucun droit, impôt, ni indemnité, tous
« les matériaux nécessaires aux travaux de cons-
« truction et d'entretien des ouvrages et éta-
« blissements dépendant de l'entreprise. — Il
« exonère, en outre, la Compagnie de tous droits
« de douane, d'entrée et autres pour l'introduc-
« tion en Egypte de toutes machines et matières
« quelconques, qu'elle fera venir de l'étranger
« *pour les besoins de ses divers services en cours*
« *de construction ou d'exploitation.* »

Dans les derniers temps, l'Egypte et la Compagnie ne purent s'accorder sur le sens de cet article.

Si le premier paragraphe, grâce au mot : « *pour toute la durée de la concession* », constatait pour les deux parties contractantes un droit absolu dans sa nature et sa durée, la rédaction du second paragraphe prêtait à une double interprétation. L'Egypte ne consentait à y lire qu'un

droit temporaire, qui devait cesser avec les travaux eux-mêmes : elle n'avait voulu favoriser que la période d'exécution; les mots « *matières quelconques* » avaient un sens limitatif, qu'expliquait le mot « *machines* » et ne s'appliquaient pas aux objets de consommation. Cette franchise, dans tous les cas, ne pouvait profiter qu'aux seuls employés du Canal maritime.

Pour la Compagnie, la fin du paragraphe mettait en relief sa pensée : « *pour les besoins de ses* « *divers services en cours de construction ou d'ex-* « *ploitation.* » L'entrée des marchandises dans l'Isthme était donc, pour toute personne, exemptée d'impôts, et cette faveur devait, comme la concession du Canal des deux mers, durer 99 ans.

Une Commission composée d'un délégué du Sultan, d'un délégué du Khédive, du Consul général de France à Alexandrie et d'un représentant de la Compagnie, fut chargée de régler ce différend, et, le 5 mars 1869, elle décida qu'à partir de l'ouverture du Canal, les employés de la Compagnie bénéficieraient seuls de la franchise de consommation.

Ce privilége, ainsi restreint dans ses effets, devenait un droit abstrait, presque une charge par les formalités auxquelles il était soumis.

Pour jouir de cette exonération, il aurait fallu, dans le personnel de la Compagnie, créer tout un service spécial. On pouvait donc se demander si, en balance définitive, il y avait un grand désavantage à payer le droit de 8 0/0 qui, aux termes des traités internationaux, grève les objets d'importation étrangère. Le gouvernement égyptien, de son côté, exprimait le désir de soumettre à une règle uniforme tous les habitants du pays : contre l'abandon de ce droit d'exonération, il offrait à la Compagnie la compensation d'une indemnité. Quand la Compagnie ne se serait pas fait une loi de témoigner en toutes occasions au Khédive sa reconnaissance, ses intérêts bien entendus lui conseillaient de prêter l'oreille à une proposition.

. . . . . En embrassant d'un regard l'attitude de la Compagnie depuis 1854 jusqu'en 1869, il est impossible de ne pas remarquer le principe de conduite qui l'a dirigée.

Tout entière à son programme, elle n'a eu pour objet unique que le *creusement*, *l'entretien*, *l'exploitation* et *l'augmentation* du Canal maritime. Le Canal d'eau douce, les dérivations du Nil, la culture des terres et la construction de deux villes n'ont été pour elle que les grands moyens d'atteindre le but de sa constitution. L'entre-

prise une fois achevée, la Compagnie devait donc se renfermer dans son œuvre, et les créations accessoires que les travaux avaient amenées n'appartenaient plus à son action. Ainsi, pendant l'exécution, la Compagnie avait dû concentrer entre ses mains la poste et le télégraphe pour elle-même et pour le public. Le Canal une fois ouvert, les communications nécessaires au transit ne demandaient qu'un simple télégraphe spécial : il n'était nul besoin de maintenir la Compagnie à la tête de ce double service ; ces revenus n'appartenaient qu'au Gouvernement seul. De même, toutes ces constructions échelonnées le long de l'Isthme, ces maisons, ces magasins, ces entrepôts de Ras-el-Ech, de Kantara, de Ferdane, d'El-Guisr, de Gebel-Mariam, de Toussoum, du Sérapeum, de Geneffé, de Chalouf, de la plaine de Suez ; cette carrière du Mex ; ces magasins de Boulac et de Damiette ; ces hôpitaux qui avaient fait tant de bien et dont l'organisation était si admirable..... Avec la cessation des travaux, les ouvriers se disperseraient et ces immeubles seraient pour la Compagnie comme des valeurs mortes.

Mais ce que l'utilité privée était contrainte de ne pas garder, l'utilité publique pouvait le recueillir. Entre la Compagnie, qui était forcée de

se dessaisir, et le Vice-Roi qui n'était pas éloigné même d'une acquisition, une combinaison pouvait facilement être trouvée.

Mais il importait plus encore à la Compagnie de prendre avec le Khédive un arrangement pour tirer parti de ses droits sur le terrain de l'Isthme.

Ces droits, depuis la concession de 1856, n'avaient pas gardé le même caractère. Tout d'abord Mohammed-Saïd avait donné à l'entreprise la jouissance de tous les terrains nécessaires au Canal, et aussi de tous les terrains que les dérivations du Nil pourraient arroser et mettre en culture. On n'a pas oublié les incidents diplomatiques que souleva cette concession, et l'on se rappelle que le 21 avril 1864, le Khédive et la Compagnie soumirent leurs difficultés à l'arbitrage de l'Empereur Napoléon. Le compromis, tout en admettant le principe de la rétrocession, reconnaissait que la Compagnie devait rester en possession d'uue certaine étendue de terrain, dont la fixation serait faite *dans des conditions propres à assurer la prospérité de l'entreprise*. Sur ces bases, la sentence arbitrale avait fixé à 10,264 hectares le périmètre des terrains du Canal maritime et limitait en ces termes la jouissance de la Société :

« Il ne doit rien être alloué au-delà de ce qui

« est nécessaire pour pourvoir amplement aux « divers services : la Compagnie ne peut avoir « la prétention d'obtenir, dans des vues de spé- « culation, une étendue quelconque de terrain, « soit pour les livrer à la culture, soit pour y « élever des constructions, soit pour les céder « lorsque la population aura augmenté. »

La convention du 30 janvier 1866, intervenue en exécution de la sentence arbitrale, avait, il faut le reconnaître, amélioré la situation de la Compagnie. L'article 12 était ainsi conçu : « Dans « l'intérêt du commerce, de l'industrie et de la « prospère exploitation du Canal, tout particu- « lier aura la faculté, moyennant l'autorisation « préalable du Gouvernement et en se soumettant « aux règlements administratifs ou municipaux « de l'autorité locale, ainsi qu'aux lois, usages et « impôts du pays, de s'établir soit le long du « Canal maritime, soit dans les villes élevées « sur son parcours, réserve faite des francs « bords, berges et chemins de halage, ces der- « niers devant rester ouverts à la circulation « sous l'empire des règlements qui en déter- « mineront l'usage. Ces établissements ne pour- « ront, du reste, avoir lieu que sur les emplace- « ments que les ingénieurs de la Compagnie « reconnaîtront n'être pas nécessaires au service

« de l'exploitation et *à charge, par les bénéficiai-*
« *res, de rembourser à la Compagnie les sommes*
« *dépensées par elle pour la création et l'appropria-*
« *tion desdits emplacements.* »

La Compagnie échangeait sa jouissance à peu près nominale sur les terrains contre un remboursement éventuel de ses avances, que dès la signature de la Convention, les ingénieurs évaluaient à un minimum de 100 millions; et cependant était-ce bien la meilleure des solutions, que d'admettre à bénéficier des travaux ceux qui n'avaient participé ni aux peines, ni aux frais, ni aux risques de l'entreprise? La possession des terrains n'avait-elle pas dû donner d'autres espérances que le remboursement des seules dépenses? Au lieu de ce droit à une indemnité, était-il impossible d'accorder sous certaines conditions le pouvoir de vendre, le remboursement étant loin de représenter le prix véritable? L'ouverture du Canal avait modifié complètement la valeur des terrains circonvoisins. Suivant les localités, la Compagnie ne disposait que d'emplacements à bâtir. Les actionnaires avaient dû sans témérité compter sur une liquidation heureuse; ne pas perdre n'était point assez; le bénéfice que l'on pouvait faire couvrait une partie de la dépense du creusement du Canal. Pour cette opé-

ration, il est vrai, il fallait plus que le concours de l'Egypte : on avait besoin d'une nouvelle faveur du Vice-Roi. Mais le Khédive, depuis son avénement, prodiguait à l'entreprise les preuves de sa bienveillance. D'ailleurs, pourquoi ne pas associer le pays lui-même aux espérances de la combinaison? Les terrains pouvaient devenir, entre le Gouvernement et la Compagnie, l'objet d'une Société où l'un apporterait les autorisations essentielles, et l'autre consentirait à un partage du prix des ventes. Evidemment, l'intérêt de l'Egypte se réunissait à l'intérêt de la Compagnie pour remanier sur ce point les conventions.

Sur d'autres questions secondaires, il y avait encore entre le gouvernement et l'entreprise quelques difficultés pendantes. Malgré le soin que le gouvernement vice-royal avait mis à remplir ses engagements , devant les obligations qu'il avait prises, quelques droits avaient à réclamer. Une partie des réclamations portait sur l'à-compte des bons du Trésor égyptien pour des paiements qui avaient été faits à la Compagnie. Une autre partie demandait une indemnité pour pertes essuyées par suite du manque de hauteur d'eau du canal d'eau douce. Le traité du 22 février 1866 avait fixé la cote réglementaire à une hau-

teur de 2 mètres 50 centimètres, dans les hautes eaux du Nil ; de 2 mètres, à l'étiage moyen ; et de 1 mètre au minimum, au plus bas étiage. On se plaignait que, pendant deux ans, les niveaux indiqués n'ayant pas été atteints, le transport et le transit avaient subi une dépense supplémentaire de 3 millions de francs.

Sans exagérer les difficultés d'un accord, il est certain que les diverses situations que l'on vient d'énumérer exigeaient de part et d'autre un sérieux examen. Les droits contentieux tiraient des capitaux engagés une importance considérable, et les intérêts communs de l'Egypte et de la Compagnie apportaient aux deux parties contractantes une responsabilité plus grande.

Sans être taxé d'exagération, on peut affirmer que les actes du 23 avril honorent le Khédive autant que M. de Lesseps. Jamais accords ne se sont mieux inspirés de l'équité qui éclaire, de l'impartialité qui conseille ; et à travers le consentement des deux signataires, on croit voir la reconnaissance de l'un et la haute intelligence de l'autre. C'est là le couronnement des faveurs que la dynastie égyptienne n'a cessé, dès les premiers jours, d'accorder au Canal des deux mers ; si les premières concessions ont permis à la Compagnie de se constituer, la bienveillance

dont la dernière convention est empreinte, lui assure un merveilleux avenir. A dire vrai, le 23 avril, les intérêts du gouvernement et les intérêts de la Compagnie se sont réunis devant le Khédive, dans l'intérêt supérieur de l'Egypte.

Bien que les conventions du 23 avril (*) soient connues dans leurs principales dispositions, leur importance oblige à en donner ici une analyse détaillée.

L'article 1er du premier de ces deux actes stipule qu'à partir du 1er octobre 1869, date présumée de la cessation des travaux, les importations que la Compagnie fera pour ses besoins ainsi que pour ceux de ses entrepreneurs, ouvriers ou employés, paieront les mêmes droits que les importations faites en Egypte par tout sujet égyptien. Le même principe d'égalité soumet la Compagnie, en ce qui concerne les douanes ou octrois, à tous les impôts, taxes ou règlements décrétés ou à décréter par le gouvernement.

Par cette disposition se trouvent fixées et l'interprétation de l'article 13 de l'acte de concession du 5 janvier 1856 et l'exécution de la décision arbitrale rendue le 5 mars 1869 par la Commission réunie au Caire.

(*) Voir : *pièces justificatives*, lettre I.

Comme tous les sujets égyptiens jouissent, sans payer aucun droit, de la faculté d'extraire des carrières appartenant au domaine public les pierres, la chaux et le plâtre nécessaires à la construction ou à l'entretien de leurs travaux, la Compagnie participe à ce bénéfice du droit commun.

L'article 2 déroge au privilége qu'assurait à la Compagnie l'article 7 de la convention du 22 février 1866 : « Après 1869, portait cette disposi-
« tion, la Compagnie rentrera dans le droit
« commun pour l'usage du canal d'eau douce;
« elle n'aura sur ce canal que la jouissance appar-
« tenant aux Egyptiens, sans toutefois que ses
« barques et bâtiments puissent être *soumis à*
« *aucun droit de navigation.* »

Mais avec l'ouverture du Canal maritime, la navigation fluviale devenait accessible à toutes les barques du pays; et la Compagnie, pour augmenter son transit, avait intérêt à ne pas se soustraire à la règle générale et à échanger son droit contre une indemnité. L'article 2 dispose donc que les barques ou bâtiments de la Compagnie naviguant sur le canal d'eau douce seront traités comme tous les autres bâtiments et barques du pays et soumis à tous les droits, taxes, impôts ou règlements établis ou à établir.

L'article 3, après avoir rappelé l'objet purement commercial de l'entreprise, remet au gouvernement le service exclusif de la poste et du télégraphe pour la Compagnie comme pour le public. La Compagnie conserve néanmoins la faculté de conserver un télégraphe spécial pour le service des travaux et le transit des navires.

Aucun texte des actes de concession n'avait réservé à la Compagnie le droit de pêche sur le parcours du Canal et dans les lacs qu'il traverse; ce droit régalien est attaché d'ailleurs à la souveraineté territoriale. Le droit en lui-même, n'ayant pas cessé d'appartenir au gouvernement, il ne pouvait être question que de rembourser à la Compagnie les dépenses que de ce chef elle avait faites. C'est encore l'objet de l'article 3. Mais les barques qui se livreront à la pêche devront se conformer aux règlements de navigation publiés par la Compagnie et s'abstenir de tout transport de passagers ou de marchandises, excepté du poisson pêché.

L'article 4 reconnaît la nécessité d'un règlement particulier pour l'usage des terrains dépendant du Canal maritime (soit les 10,214 hectares, délimités par la convention de février 1866; plus 300 hectares à ajouter à la superficie de Port-Saïd et 200 hectares à ajouter à la super-

ficie d'Ismaïlia). Cette convention spéciale, depuis effectuée, s'appuiera sur les bases suivantes : les terrains dont la vente aura été décidée seront divisés par lots dans les bureaux de vente des différentes villes du Canal ; — le prix de vente sera partagé entre le gouvernement et la Compagnie dans la proportion, pour chacun, de 50 0/0 du produit net ; — les acheteurs ne seront considérés comme propriétaires qu'après avoir reçu au Mehkemet les titres de propriété et avoir payé le prix total de leur acquisition ; — les acquéreurs des terrains seront placés dans les mêmes conditions que les autres habitants de l'Egypte.

L'article 5 est une renonciation de la Compagnie, tant pour elle que pour ses entrepreneurs, à toutes réclamations pour faits ou prétendus préjudices antérieurs à la convention du 23 avril.

L'article 6 évalue à 20 millions de francs les avantages résultant pour le gouvernement des renonciations et cessions qui précèdent.

Les articles 7 et 8 cèdent au gouvernement, pour une somme de 10 millions de francs :

1° Tous les hôpitaux construits dans l'Isthme avec leur matériel ; le Khédive s'oblige à les entretenir et prend à son service le personnel du corps médical ;

2° Toutes les maisons et constructions appartenant à la Compagnie à Ras-el-Ech, au kilomètre 34, à Kantara, au lac Ballah, à Ferdane, à El-Guisr, au chantier 6, à Gebel-Mariam, à Toussoum, au Sérapéum, à Geneffé, à Chalouf et au kilomètre 84 de la plaine de Suez;

3° La carrière et le port du Mex, avec le matériel d'exploitation;

4° Les magasins de Boulac et de Damiette.

Ces immeubles devaient être livrés au gouvernement, libres de tout litige et de toute location... Le prix de 10 millions de francs représentait une évaluation faite d'un commun accord, et cette appréciation, dans son équité, tenait non-seulement compte des sommes dépensées, mais encore du bénéfice de la plus-value. Les magasins de Boulac et de Damiette, qui n'avaient coûté qu'une somme de 255,469 francs, étaient acceptés pour une valeur d'un million.

L'article 9 réserve à la Compagnie le droit d'occuper dans les constructions cédées les logements nécessaires à ses services d'exploitation; le loyer annuel des constructions employées est fixé à une somme égale au 5 0/0 de leur estimation.

Par l'article 10, il est convenu que le paiement des 30 millions de francs stipulés s'effectuera

par le gouvernement à la Compagnie, au moyen de la remise immédiate d'autant de coupons d'intérêts d'actions de ladite Compagnie, qu'il en faudra pour acquitter cette somme en capital et intérêts, à raison de 100/0 l'an, et détachés des 176,602 actions de la Compagnie du Canal de Suez, dont le gouvernement est propriétaire. Les coupons à remettre sont ceux qui commencent à échoir le 1er janvier 1870.

Comme on vient de le voir, l'article 4 de la première convention, signée le 23 avril, posait le principe d'un arrangement particulier pour les terrains délaissés à la Compagnie.

Ce règlement est l'objet de la seconde convention, signée le même jour.

Cet acte reconnaît la faculté de vendre les terrains à bâtir réservés à la Compagnie par la convention de février 1866, et autres que ceux qui sont jugés nécessaires au Canal maritime. Le gouvernement réunit à ces terrains 300 hectares à Port-Saïd et 200 hectares à Ismaïlia, dont il déterminera lui-même les emplacements. Les ventes ne sont autorisées qu'à compter du jour où les puissances auront fixé le mode de juridiction à établir en Egypte entre les étrangers et les indigènes.

Ce serait une erreur de croire, à la lecture de

cette condition, que les négociations actuelles tendent à supprimer les anciennes capitulations. Comme par le passé, les Egyptiens seront justiciables de la juridiction du pays, et les étrangers, de la juridiction de leurs consuls. Il s'agit uniquement d'instituer pour les contestations pendantes entre les étrangers et les indigènes une juridiction mixte qui n'existe pas.

Les terrains réunis seront mis en commun entre le gouvernement et la Compagnie, et le prix des ventes, déduction faite des frais et dépenses qui seront avancés par la Société, sera partagé en égale portion entre les deux parties contractantes.

La distribution des terrains et leur répartition pour la mise en vente devront être préalablement soumises à l'approbation du Khédive, et, dans cet objet, il est formé une Commission composée de deux membres choisis par le Khédive et de deux membres nommés par la Compagnie. Cette Commission sera, en outre, chargée de l'administration, des adjudications, des recouvrements, de la comptabilité, et généralement de tout ce qui concerne les terrains. Ses décisions ne seront valables que si elles sont prises par deux de ses membres au moins, à savoir : par un des représentants du Khédive et un des

représentants de la Compagnie. Elles seront, en outre, soumises à l'approbation du Khédive. La convention du 22 février 1866 ayant interdit à toute nationalité un établissement dans l'Isthme, les ventes ne seront consenties qu'à des particuliers ou à des entreprises privées. Le maximum d'acquisition pour une famille est fixé, s'il y a lieu, à un hectare de construction et un hectare de jardin; dans les villes, le maximum pour les deux destinations est réduit à un hectare.

Les ventes seront faites de gré à gré ou par adjudication publique : la mise en adjudication deviendra obligatoire toutes les fois que, pour le même terrain, il y aura concurrence d'offres.

Dans le cas de ventes à terme, la Commission aura à prendre les mesures nécessaires pour conserver le privilége des vendeurs sur le terrain et les constructions.

Tous les six mois, un état de situation de la caisse, des sommes dues et du mouvement des ventes sera dressé par la Commission et transmis au gouvernement et à la Compagnie. Cet état une fois approuvé, les sommes disponibles seront versées moitié au Trésor égyptien et moitié dans la caisse de la Compagnie.

La lecture de ces deux conventions suffit pour faire voir de quels sentiments s'est inspiré le

Khédive; mais la bienveillance de Son Altesse pour le Canal des deux mers éclate plus encore dans l'article additionnel qu'il a consenti lors de son dernier voyage à Paris. La nouvelle stipulation abaisse toutes les barrières; les droits de la Société s'étendent au-delà des limites qu'on leur avait assignées et, comme on le dit dans la langue du droit, l'Egypte et la Compagnie forment entre elles une sorte de *Société universelle de biens.*

Voici le texte de l'article additionnel :

ARTICLE ADDITIONNEL.

« Il est entendu que les terrains que la Compagnie est autorisée à vendre, conformément aux dispositions de la présente convention, doivent embrasser successivement tous ceux qui sont susceptibles de devenir des centres de population. En conséquence, partout où, d'un bout à l'autre du Canal maritime, pourra s'établir un centre de population, les terrains dont la Compagnie a la jouissance et les terrains appartenant au Gouvernement seront mis en commun et vendus au bénéfice commun. »

Pour l'exécution de ces accords, M. de Lesseps, le 26 juin 1869, écrivit à Nubar-Pacha la lettre suivante :

« J'ai l'honneur de vous informer que, pour « l'exécution de la convention du 23 avril, rela- « tive au paiement des 30 millions dus à la « Compagnie et conformément aux intentions « du Khédive, nous avons cru devoir nous arrê- « ter à la création de 120,000 titres qui seraient « émis à 270 francs, et remboursables à 500 fr. « en 25 années sur les produits réalisés des cou- « pons de Son Altesse.

« Au moyen de cette émission de titres, le « paiement de la somme de 30 millions de francs, « stipulée dans l'article 10 de ladite convention, « se trouve effectué par un forfait, en fixant, « dès à présent, la limite du remboursement à « 25 années pendant lesquelles les prêteurs de « la somme due à la Compagnie auront la jouis- « sance des intérêts et dividendes affectés aux « coupons représentant les 176,602 actions du « gouvernement égyptien. Les 50 premiers cou- « pons, à partir du 1er janvier 1870, seront dé- « tachés des actions, déposés dans les caisses « de la Compagnie et annulés.

« Votre Excellence remarquera que 120,000 « titres à 270 francs produiront 32,400,000 fr., « mais l'excédant des 30 millions représente:

« 1° Un semestre d'intérêts payables le 1er jan- « vier 1870, soit..... F. 1,500,000

« 2° Les frais de négociation et de
« publicité de l'opération..... 900,000

« Je prie Votre Excellence de soumettre notre
« projet à Son Altesse et de vouloir bien me
« faire connaître son approbation.

« Agréez, etc. »

Le Ministre de Son Altesse répondit à M. de Lesseps, le 14 juillet 1869 :

« Monsieur le Président,

« J'ai communiqué à Son Altesse le Khédive la
« lettre que vous m'avez adressée le 26 juin
« 1869.

« Son Altesse m'a autorisé à vous répondre
« qu'elle approuve le forfait que vous proposez
« pour l'exécution du contrat du 23 avril der-
« nier. En conséquence, Son Altesse va donner
« l'ordre de détacher cinquante coupons de
« chacune des 176,602 actions du Canal mari-
« time de Suez appartenant au gouvernement
« égyptien, et de les remettre aux mains de la
« Compagnie.

« Moyennant cette remise de coupons, la
« Compagnie reconnaît que le gouvernement
« égyptien est complètement libéré du paiement
« des sommes, intérêts et capital, dues en vertu
« de la convention du 23 avril dernier, et dé-

« clare Son Altesse dégagée de toute garantie et
« de toute responsabilité à l'égard des suites de
« cette opération.

« Veuillez agréer, etc. »

. . . . . .

Après avoir signé les conventions du 23 avril, le Khédive pouvait accepter les remercîments que M. de Lesseps et le duc d'Albuféra lui portaient au nom de la Compagnie. Il avait le droit de répondre : « qu'en travaillant pour le Canal,
« il travaillait pour l'Egypte et pour lui-même;
« qu'il n'avait rien tant à cœur que d'assurer le
« succès d'une œuvre aussi grande et qu'il était
« heureux d'en donner de nouveau le témoi-
« gnage aux actionnaires auxquels il était si
« intimement associé. »

Après avoir obtenu ces concessions, M. de Lesseps méritait les *sentiments chaleureux de confiance et de satisfaction* que, d'une voix unanime, les actionnaires lui ont exprimés dans l'Assemblée générale du 2 août 1869.

FINANCES

La Comptabilité; la Commission de vérification ; les écritures au 30 juin 1869 ; les intérêts servis aux actions ; le creusement du Canal ; l'opération appréciée en elle-même.

Ce n'est pas sans raison que l'honnêteté de la Compagnie n'a jamais été contestée. Quand le nom de M. de Lesseps et l'honorabilité du Conseil d'administration n'auraient pas obtenu la confiance, la clarté des écritures était au-dessus de tout soupçon. Les exercices ont beau remuer des centaines de millions, le mécanisme des dépenses et des recettes n'a rien que ne puisse saisir une intelligence ordinaire. Bien loin de reculer devant l'examen, on n'a cessé de solliciter le contrôle; les pièces justificatives ont toujours appuyé les comptes et, toutes les années, les vérifications particulières ont pu précéder la vérification générale. Aussi, la Commission spéciale, choisie parmi les actionnaires, ne faisait-elle qu'interpréter la pensée commune, lorsqu'au sein de toutes les assemblées, elle exprimait à la Direction sa satisfaction et sa re-

connaissance. Les procès-verbaux de chaque année mentionnent ces sentiments.

Le 15 mai 1861, le rapport de M. Roy-Bry s'exprimait ainsi :

« La fondation a coûté une somme de 2,852,142 « fr. 60 cent. (dont 986,793 fr. 93 cent. pour « études et travaux préparatoires dans l'Isthme, « 412,687 fr. 20 cent. pour frais de souscription « et de confection des actions, et 1,500,000 fr., « prix de revient des voyages, missions et pu- « blication). — Contrairement à ce qui se passe « à l'origine de la plupart des Sociétés, les fon- « dateurs n'ont pas demandé aux actionnaires « de Suez d'accepter le sacrifice de cette dé- « pense sur leur simple déclaration à forfait et « en bloc. — Des détails ont été placés sous les « yeux de votre Commission, qui ne peut donner « trop d'éloges à une méthode si nouvelle et si « loyale. — Rien de plus explicite et de plus « sincère que ces détails.... Du reste, le Conseil « d'administration, par sa Commission des finan- « ces, avait procédé avant nous à l'examen appro- « fondi des différents articles de dépenses.... »

On lit dans le rapport de 1866 (1er août) :

« Votre Commission, jalouse de remplir la « mission de confiance dont elle était investie, « n'a reculé devant aucun détail, devant aucune

« recherche. Mais elle se plaît à reconnaître que
« ce travail long et minutieux lui a été rendu
« facile par le Conseil d'administration, qui s'est
« mis à sa disposition avec le plus grand empres-
« sement, chaque fois qu'elle a désiré obtenir un
« renseignement ou un éclaircissement quel-
« conque. — Sa tâche a été facilitée encore par
« l'ordre admirable qui règne dans les écritures
« qu'elle avait à examiner, et en particulier dans
« les archives de la Compagnie, qui sont classées
« de façon à mériter les plus grands éloges, et à
« permettre de retrouver, sans perdre de temps,
« tous les documents utiles, quels qu'en soient le
« nombre et le volume des dossiers qui les ren-
« ferment. Si le développement de cette comp-
« tabilité et la quantité prodigieuse des docu-
« ments sur lesquels elle s'appuie, ne permettent
« pas d'examiner une à une chaque pièce, votre
« Commission en a du moins consulté au hasard
« un nombre très-considérable de toute nature
« et appartenant à tous les services; elle les a
« vérifiées en elles-mêmes, et en a contrôlé la
« présence sur les livres. — Tous les documents
« ainsi examinés, sans exception aucune, ont
« été trouvés accompagnés de leur mandat d'or-
« donnancement et revêtus des autres forma-
« lités prescrites; tous étaient régulièrement

« passés en écriture sans qu'il y ait eu lieu à la « moindre observation de ce chef. Ces constatations répétées ont confirmé votre Commission, dans l'excellente opinion qu'elle s'était « formée, par la seule inspection des livres, des « registres et des dossiers déposés aux archives « de la Compagnie. »

Enfin la Commission de vérification complète, dans le rapport de 1867, cette appréciation flatteuse :

« La tâche remplie par votre Commission de « vérification, quoique toujours délicate et ardue, devient plus claire et plus facile d'année « en année; ce dernier exercice en fournit la « preuve. On comprend, en effet, que malgré « l'habileté des organisateurs d'une comptabilité aussi vaste et aussi complexe, il leur a été « impossible d'atteindre, dès l'origine, à la perfection et d'arriver, dès les premiers temps, « au point de netteté et de simplicité où nous la « voyons aujourd'hui. D'un autre côté, la nature « même des différents marchés qui avaient été « passés, les différents modes d'exploitation « nécessitant des comptabilités distinctes, qui « ont été suivies au début de l'entreprise, ne « pouvaient que jeter dans les comptes généraux des complications, des difficultés qui

« ont rendu le travail de la vérification plus « long et plus pénible. Empressons-nous de « redire que les simplifications successives de « service ont amené dans l'établissement des « comptes des simplifications correspondantes, « dont nous avons eu à nous louer, et qu'en « dehors de ce progrès, l'habile direction des « bureaux spéciaux, chargés de cette partie « essentielle de l'administration, n'a cessé de « rendre de plus en plus parfaite la comptabi- « lité générale présentée à notre examen. On ne « peut que féliciter la Compagnie de l'ordre qui « règne dans le classement de toutes les pièces « et du soin minutieux qui préside à toutes les « opérations relatives à ce service ; nous avons « à nous féliciter personnellement, comme mem- « bres de la Commission de vérification, du « concours empressé que nous avons trouvé « dans les bureaux, où notre tâche de contrô- « leurs avait été d'ailleurs complètement prépa- « rée et faite à l'avance par le contrôle rigoureux « opéré dans le sein de l'administration. »

Pour se faire une idée exacte des opérations, on peut, devant une pareille comptabilité, se borner à transcrire le résumé des comptes de la Compagnie. Dans l'Assemblée générale du 2 août dernier, on a voulu, à la veille de l'ouverture

du Canal, présenter aux actionnaires l'ensemble de la situation financière. Ce travail constate qu'au 30 juin 1869, la Compagnie a reçu, depuis sa fondation, en versements de toute nature, la somme de..... F. 451,656,661 10

et que les dépenses qu'elle a eu à acquitter, tant pour travaux et matériel, que pour appropriation de terrains à bâtir, intérêts servis aux actions et obligations et frais administratifs, se sont élevées à la somme de..... F. 404,373,378 03

La différence en actif, que le complet achèvement du Canal absorbera, soit la somme de. F. 47,283,283 07

Quarante-sept millions deux cent quatre-vingt-trois mille deux cent quatre-vingt-trois francs sept centimes, était représentée, à la date du 30 juin, par :

Solde à recouvrer sur les obligations pour appel de fonds échus (sur les *obliga-*

A reporter ..... F. 47,283,283 07

Report	F.	47,283,283 07
tions, et non sur les *actions;* le compte *actions*, qui figurait dans la dernière balance pour 5,074,300 francs a été apuré dans l'exercice 1868-1869)...		91,325 »
Débiteurs divers.....		239,131 85
A Alexandrie, en caisse et en portefeuille.....		4,024,000 »
A Paris, en caisse et en portefeuille.....		12,928,826 22
Gouvernement égyptien, compte de cession.....		30,000,000 »
Total égal.....	F.	47,283,283 07

Voici d'ailleurs le détail des comptes :

COMPTES DÉBITEURS.

Dépenses générales de constitution, frais d'études et de matériel et de travaux préparatoires, de 1854 à 1859.

Frais de la souscription et confection d'actions définitives	F.	2,991,435 27
Hôtel de la Compagnie à Paris.....		920,310 42
Achat et entretien du mobilier à Paris et à Alexandrie.....		141,266 34
Intérêts acquis aux actions.....		64,054,393 30
Intérêts acquis aux obligations.....		7,868,493 75
Amortissement des obligations.....		1,730,000 »
A reporter...	F.	77,705,899 08

Report.....	F.	77,705,899 08
Frais de l'emprunt de 100 millions, publicité, impression, confection de titres, etc., pour les deux émissions.....		1,436,745 40
Frais généraux d'administration, commissions aux correspondants et négociations diverses en France et en Egypte....		16,961,241 73
Service de santé 1868 et 1869.....		607,056 16
Service du télégraphe 1868 et 1869....		145,007 40
Service du domaine 1869.....		17,503 95
Service du transit et des transports 1866 à 1869. — Matériel flottant et roulant. — Bâtiments et abris. — Approvisionnements.....		8,104,681 23
Avances aux entrepreneurs sur matériel et approvisionnements.....		17,213,943 88
Matériel et approvisionnements divers.		34,096,217 61
Bâtiments et abris.....		4,245,763 21
Travaux de la construction des canaux et ports, et dépenses accessoires.....		217,671,670 72
Divers comptes-courants.....		6,962,499 46
Comptes-courants des divers services de la Compagnie, pièces en route et en vérification.....		19,205,118 29
Total des dépenses au 30 juin 1869....	F.	404,373,378 03

COMPTES CRÉDITEURS.

Capital social.....	F.	200,000,000 »
Indemnités fixées par l'arbitrage de l'Empereur.....		284,000,000 »
A reporter.....	F.	284,000,000 »

Report	F. 284,000,000	»
Sommes versées sur les obligations....	99,999,900	»
Prix des cessions résultant de la convention intervenue entre le gouvernement égyptien et la Compagnie (*).....	29,744,530	80
Recettes antérieures à la constitution de la Compagnie.....	6,504	88
Produits des placements temporaires..	18,943,576	10
Produits divers, négociation de traites, change de monnaies.....	559,397	85
Produits accessoires.....	7,617,745	50
Recettes d'ordre et produits divers....	401	70
Recettes du service du transit et des transports, de 1866 à 1869..... ...	3,421,390	95
Recettes du service de santé, 1868.....	84,371	21
Recettes du service de la poste et du télégraphe en 1868 et 1869.....	65,635	37
Recettes du service du domaine.....	573,625	72
Compte-courant du domaine.....	168,270	94
Mouvements de fonds entre Paris et Alexandrie, représentés par les traites en		
A reporter.....	F. 445,185,351	02

(*) Prix des cessions résultant de la convention du 23 avril 1869, intervenue entre le Gouvernement égyptien et la Compagnie..... F. 30,000,000 »

A DÉDUIRE :

Le prix des magasins de Boullac et des Schounas de Damiette achetés antérieurement par contrats	255,469	20
Net, applicable aux valeurs créées par la Compagnie..... F.	29,744,530	80

Report.....	F. 445,185,351 02
circulation, acceptations diverses et obligations sorties à remboursement.....	6,471,310 08
Total des recettes.....	F. 451,656,661 10

Il n'entre dans le plan de ce travail ni de détailler, année par année, la dépense et la recette, ni d'analyser, dans les chiffres qui les composent, les éléments du compte : il suffira, pour l'objet que l'on a entrepris, de faire sur ce mouvement de fonds quelques réflexions générales.

La dépense de quatre cent quatre millions trois cent soixante-treize mille trois cent soixante-dix-huit francs trois centimes..... F. 404,373,378 03

se divise en divers groupes de chiffres :

1° L'Administration ; et sous ce mot l'on comprend non seulement les frais généraux d'administration proprement dite, mais encore la dépense pour les frais de la souscription et la confection des actions définitives ; l'hôtel de la Compagnie à Paris ; l'achat et l'entretien du mobilier à Paris et à Alexandrie ; les frais de l'emprunt de cent millions ; les commissions aux correspondants et diverses négociations en France et en Egypte ; le service de santé et le service du télégraphe en 1868 et en 1869 ; le service du domaine en 1869 ; les bâtiments et abris. — Ces divers éléments forment un total de..... F. 27,466,339 88

A reporter.	F. 27,466,339 88	404,373,378 03

Report..... F.	27,466,339 88	404,373,378 03
2° Le compte *actions et obligations*, soit les intérêts acquis aux actions, les intérêts acquis aux obligations, et le paiement aux obligations d'un amortissement de 1,730,000 fr.; ce qui diminue d'autant le crédit obligations.....	73,652,887 02	
3° Les travaux de la construction des canaux et ports, et dépenses accessoires.....	217,671,670 72	
4° Le matériel et les approvisionnements.....	51,310,161 49	
5° Service du transit et des transports 1866-1869..	8,104,681 23	
6° Comptes-courants: divers comptes-courants, comptes-courants des divers services de la Compagnie..... F.	26,167,617 66	
Somme égale..... F.		404,373,378 03

La recette de quatre cent cinquante-un millions six cent cinquante-six mille six cent soixante-un francs dix centimes..... 451,656,661 10
se prête au même travail de classement.

A reporter..... F. 451,656,661 10

Report..... F. 451,656,661 10

Elle se subdivise en :

1° Capital social.....	200,000,000 »	
2° Produit des obligations.....	99,999,900 »	
3° Dernières conventions avec l'Egypte.....	29,744,530 80	
4° Arbitrage de l'Empereur.....	84,000,000 »	
5° Mouvement de fonds entre Paris et Alexandrie.	6,471,310 08	
6° Recettes réalisées par la Compagnie depuis sa fondation jusqu'au 30 juin 1869 ; soit recettes antérieures à la constitution de la Compagnie ; produits des placements temporaires ; négociation de traites ; change de monnaies ; produits accessoires ; recettes d'ordre ; recettes du service du transit et des transports 1866-1869; du service de santé 1868; de la poste et du télégraphe 1868-1869 ; du service du domaine et compte-courant du domaine.....	F. 31,440,920 22	
Somme égale.....		F. 451,656,661 10

De l'analyse qui précède, on peut dégager la réponse aux diverses observations qui se sont produites.

Au début, on a pu s'étonner de voir, avant l'ouverture du Canal, les actions bénéficier d'un intérêt.

La composition du fonds social, formé en grande partie par les petits capitaux, et l'impossibilité, pour la plupart des souscripteurs, de se priver, pendant quelques années, de tout revenu, ne paraissaient pas une raison suffisante et l'on ne voulait pas admettre le fonctionnement d'une Société qui, disait-on, détruisait elle-même l'équilibre de son budget.

Si M. de Lesseps promettait un intérêt immédiat aux souscripteurs, c'est que, plus clairvoyant et meilleur financier que ses contradicteurs, il ne se dissimulait aucune des forces de la Compagnie.

Les fonds appelés ne seraient pas immédiatement employés ; les placements temporaires et les opérations de banque donneraient un résultat... Ce revenu était acquis aux capitaux qui avaient fait l'avance. — La force des choses amènerait la Société à faire des acquisitions en Egypte (le domaine du Ouady, acheté 2,406,348 francs 10, et revendu 10,000,000 fr.; bénéfice 7,593,651 99) ; la plus-value n'était pas douteuse ;

au cas de vente de ces immeubles avant l'ouverture du Canal, n'était-il pas équitable de distribuer le prix entre les intéressés ? Enfin, avant l'inauguration du Canal maritime, il était permis de compter sur le produit du transit à travers les canaux.

Les comptes arrêtés à la date du 30 juin dernier ont donné raison à M. de Lesseps. La Compagnie a payé pour les actions et obligations une somme de 73,652,887 fr. 02 ; mais cette dépense doit être ramenée au chiffre de 71,922,887 francs 02, les 1,730,000 fr. d'amortissement des obligations étant indépendants des intérêts. En regard de ces 71,922,887 fr. 02, se place une recette de 31,440,920 fr. 20 ; ce n'étaient donc pas des valeurs hypothétiques, que le rendement des fonds disponibles, les produits des immeubles de la Compagnie, les négociations de traites, le change des monnaies et le service du transit !... En assumant une dépense qui était une des nécessités de son organisation, la Compagnie a trouvé dans ses propres ressources un allégement à cette charge. Elle a payé 71,922,887 fr. 02; mais elle a produit par elle-même les 10/23 de paiement, 31,440,920 fr. 20.

Encore est-il permis de croire que les deux comptes seraient arrivés à se balancer mutuel-

lement, si le taux de l'intérêt n'était pas descendu au-dessous de toute prévision, si la substitution des ouvriers européens aux fellahs égyptiens n'avait élevé les salaires et si des circonstances qu'il est inutile de rappeler, en ralentissant les travaux, n'avaient retardé l'ouverture du Canal...

Dans les premiers exercices, la différence du paiement des intérêts sur le produit des placements temporaires n'est presque pas une charge. En 1859 et en 1860, les placements temporaires représentent les trois quarts des intérêts que l'on doit acquitter (2,116,099 fr. 19 et 2,825,323 fr. 85, différence : 709,224 fr. 66) ; et encore, dans ces deux exercices, si sur les 10 p. 0/0 d'intérêts que produisent les obligations du trésor égyptien, l'on n'affecte pas 5 p. 0/0 au paiement, par compensation, des intérêts acquis aux actions du Vice-Roi, on arrive aux résultats suivants :

Placements temporaires.....	2,878,501 33
Service des intérêts.....	2,825,323 85

Les placements temporaires ont produit 5 fr. 41 c. 1/2 p. 0/0 par an du capital engagé... et l'on n'avait à payer qu'un intérêt de 5 p. 0/0.

Ceux qui ne s'attachent qu'aux apparences ont relevé volontiers la dépense, au 30 juin 1869, de 404,373,378 fr. 03. Où sont, disent-ils, les pro-

messes des premiers jours? Les engagements contractés à l'heure de la souscription n'ont pas été remplis ; 200,000,000 devaient suffire au creusement du Canal : c'est sur cette affirmation que le capital social s'est constitué. On aurait bien admis un excédant pour faire face aux dépenses d'administration : cette différence, les produits avant l'ouverture devaient la couvrir ; mais le cours de la construction n'aurait jamais dû dépasser le fonds social, et rien ne peut justifier et l'emprunt de 100,000,000 et le chiffre de 404,373,378 fr. 03.

Si, pour les travaux de la vie ordinaire, on est bien forcé d'admettre que les prévisions sont toujours dépassées, pour un ouvrage pareil à celui du Canal maritime, est-il juste de ne pas faire une large part à l'inconnu ? Les statuts ont pris soin de tenir en garde les actionnaires contre leurs propres illusions : l'art. 56 met dans les attributions des Assemblées générales le vote sur les *emprunts* , et l'art. 62 applique les produits annuels de l'entreprise à acquitter l'*intérêt et l'amortissement des emprunts qui* PEUVENT AVOIR *été contractés*. Lorsqu'on annonçait une dépense de 200,000,000, rien ne faisait entrevoir que la Compagnie aurait à subir l'abolition de la corvée et un temps d'arrêt dans les travaux.

D'ailleurs, malgré le soin minutieux des études préparatoires, le plan primitif a dû recevoir certaines modifications qui ont augmenté la dépense : pour faciliter le passage des navires, on a porté la ligne d'eau du Canal de 58 à 100 mètres, ce qui a nécessité un déblai supplémentaire de neuf millions de mètres cubes. Dans les petits lacs Amers, certains rognons pierreux ont fait substituer, sur un espace de 27 kilomètres, le travail à sec au travail des dragues. L'extraction d'un banc de rocher à Chalouf est venue changer les combinaisons et aggraver les charges de l'entreprise. Enfin, il a fallu acheter le matériel de traction employé au service du transit provisoire et le matériel nécessaire au remorquage des trains de navires sur le passage du Canal maritime.

D'ailleurs, il s'en faut bien que le creusement du Canal maritime absorbe toute la dépense de 404,373,378 03. Si de ce chiffre total on fait sortir soit les divers articles qui ne regardent plus la construction, soit la valeur probable du matériel d'extraction dont la Compagnie, à la fin des travaux, devient propriétaire ; soit l'indemnité de 84,000,000 fixée par l'arbitrage de l'Empereur, et les 30,000,000, prix des dernières cessions consenties à l'Egypte, qui sont représentés dans

l'article *Travaux*, par la surélévation des salaires et l'acquisition ou le coût de certains immeubles ou certains ouvrages, on n'arrive qu'à une dépense de 169,499,924 fr. 71; que l'on ajoute, si l'on veut, les 47,283,283 fr. 07 de solde en caisse au 30 juin, la dépense ne dépasse pas 216,783,207 fr. 78, c'est-à-dire, se tient à peu près dans les limites prévues.

Que l'on en juge par le tableau suivant :

Dépense		F. 404,373,378 03
A déduire :		
1° Frais de la souscription et confection des actions définitives	F. 2,991,435 27	
2° Hotel de la Compagnie à Paris	920,310 42	
3° Achat et entretien du mobilier à Paris et à Alexandrie	141,266 34	
4° Intérêts acquis aux actions	64,054,393 30	
5° Intérêts acquis aux obligations	7,868,493 75	
6° Amortissement des obligations	1,730,000 »	
7° Frais de l'emprunt des 100 millions	1,436,745 40	
8° Frais généraux d'administration, etc.	16,961,241 73	
A reporter	F. 96,103,886 21	404,373,378 03

Report	F. 96,103,886 21	404,373,378 03
9° Service de santé 1868-869	607,056 16	
10° Service du télégraphe 1868-1869	145,007 40	
11° Service du domaine 869	17,503 95	
12° 24,000,000, prix de revente du matériel d'extraction, qui, à l'expiration des travaux appartiendra à la Compagnie. (Le coût du matériel, représenté devant l'Assemblée générale du 2 août, par trois articles : 8,104,681 fr. 23 — 17,213,943 fr. 88 — 34,096,217 fr. 61, s'élève à 59,414,842 fr. 72, soit, déduction faite des approvisionnements, à 50 millions en chiffres ronds. La Compagnie, tout en gardant le matériel d'exploitation nécessaire au transit, retirera aisément de ces 17,000 chevaux-vapeur 24,000,000 fr. Ce résultat est d'autant plus probable que le matériel est loin d'être hors de service et		
A reporter	F. 96,873,453 72	404,373,378 03

Report	F. 96,873,453 72	404,373,378
même usé. M. Lavalley a démontré jusqu'à l'évidence qu'à l'ouverture du Canal, les 60 dragues, par exemple, arriveraient, par leurs perfectionnements successifs et leur bon entretien, à un fonctionnement pratique, meilleur et plus efficace)	24,000,000 »	
13° Indemnité accordée par la sentence de S. M. l'Empereur	84,000,000 »	
14° Dernières conventions avec l'Egypte	30,000,000 »	
Soit	234,873,453 34	234,873,453 3
Coût du Canal proprement dit...		169,499,924 6
En ajoutant le solde en caisse...		47,283,283 0
Résultat définitif....		216,783,207 7

Du reste, un coup-d'œil d'ensemble, et l'administration de M. de Lesseps est jugée. La recette, on le sait, atteint 451,656,661 fr. 10 ; la souscription n'était cependant que de 200,000,000 ! On n'a emprunté que 100,000,000. L'histoire des Sociétés industrielles cite-t-elle beaucoup de gérants dont l'habileté ait réussi, sans grever le fonds social, à se procurer 151,656,661 fr. 10 ?

ans doute, des circonstances heureuses sont enues aider la Compagnie, et les produits temoraires et la constante bienveillance de S. A. nt maintenu l'équilibre des dépenses. M. de esseps n'en a pas moins l'honneur d'avoir fait a première organisation et d'avoir éclairé les ympathies du Vice-Roi.

Maintenant que l'œuvre est achevée, le plus bel loge de la Direction, c'est l'immense confiance es capitaux engagés. Aucune incertitude ne plane ur le sort du capital social de 200,000,000 fr. t de l'emprunt de 98,270,000 fr. (100,000,000 fr. vec l'amortissement acquis de 1,730,000 fr.) En ehors des résultats de l'exploitation, qui dépasseront toutes les espérances, ces 298,270,000 rancs peuvent compter sur d'autres garanties. epuis les dernières conventions intervenues avec Egypte, la Compagnie, sous l'obligation d'un artage par moitié, a l'entière disposition de 10,214 hectares contigus au Canal maritime, de 300 hectares à Port-Saïd et de 200 hectares à Ismaïlia. Elle peut en outre comprendre dans ses ventes tous les terrains appartenant au gouvernement, qui sont susceptibles de devenir des centres de population.

Dans les jours qui ont suivi l'arbitrage de l'Empereur, lorsque la Compagnie, sur les pre-

miers 10,214 hectares, n'avait que le droit de faire payer par l'acheteur ses avances, ce remboursement était évalué par les ingénieurs à la somme de 100,000,000. Mais les accords du mois d'avril dernier sortent du cercle de remboursement pour entrer sur le terrain plus équitable de la vente. Cette concession, quelle perspective n'ouvre-t-elle pas ? Il est certain, pour laisser un moment de côté les terrains qui appartiennent encore au domaine public, que dans les 11,000 hectares (10,714 hect.) qui forment le lot de la Société, 1,000 hectares peuvent être occupés par des villes, des établissements industriels et commerciaux, des entrepôts et des centres plus ou moins importants de population. A Port-Saïd le prix des terrains varie, suivant les localités, entre 30 fr. et 100 fr. le mètre carré. Pour accepter l'évaluation la moins élevée, ces 1,000 hectares, au prix moyen de 30 fr. le mètre, produiraient 300,000,000, soit 150 millions pour l'Egypte et 150,000,000 pour la Compagnie. Restent 10,000 hectares, qui ont au moins la valeur de 100,000,000 fr. que les ingénieurs mettaient en avant en 1866, c'est-à-dire ; encore 50 millions pour l'Egypte et 50 millions pour la Compagnie. La Compagnie pourrait, dès lors, amortir les 100,000,000 de l'emprunt et chaque action ne

erait plus engagée que pour la moitié de l'émission. Mais certes le prix de la vente doublera au moins l'évaluation du remboursement; aux domaines de la Société s'ajouteront les terrains du Gouvernement... Devant cet avenir, on comprend les espérances qui affirment que, dans quelques années; la souscription tout entière sera remboursée, et que les revenus du Canal, quels qu'ils soient, seront les bénéfices nets de l'opération.

En vérité, pour emprunter aux jurisconsultes un mot expressif, M. de Lesseps a administré la Compagnie *comme un bon père de famille*.

RÉSULTATS DU PERCEMENT DE L'ISTHME

Mouvement de la navigation; la marine à voiles; la marine à vapeur; la marine française; le littoral français.

Depuis l'arrivée des eaux de la Méditerranée dans le lac Timsah (1862), les adversaires du Canal ont vu de jour en jour diminuer leur nombre; les doutes ont disparu dans le grand courant des convictions, et la certitude du succès a désarmé les attaques.

Ce mouvement ne mérite d'être remarqué nulle part autant qu'en Angleterre. Le continent n'avait pas hésité à encourager les efforts de M. de Lesseps; c'est avec une sorte d'entraînement qu'il avait accepté le projet de l'union des deux mers. Seul, le cabinet britannique, enfermé dans le cercle étroit d'une politique surannée, avait refusé de se mêler au concert européen, et

essayé de comprimer, dans une pensée d'égoïsme, les sentiments du peuple anglais. Ramenée en arrière par l'amour-propre national, l'opinion anglaise ne tarda pas à revendiquer sa place sur le terrain du bon sens et de la vérité. Si les critiques avaient été violentes, les nouvelles sympathies prenaient le caractère le plus chaleureux, et, dans cette cité de Londres qui n'avait pas osé apporter sa souscription à la Compagnie, le lord-maire, recevant le Khédive, le félicitait « du grand Canal qui se creuse « maintenant, par lequel la civilisation de l'Oc- « cident s'avancera rapidement en Orient. »

Ce fut pour M. de Lesseps une grande satisfaction de voir le Royaume-Uni dépouiller son hostilité et ne plus refuser, par ses hommes d'État et ses grands industriels, son témoignage à l'entreprise.

Pour les actionnaires, leur confiance ne pouvait être augmentée : quelques-uns remarquèrent cependant que le *grand-prêtre* (*), dont ils avaient suivi la parole, était de ceux qui font des prosélytes.

Les esprits se sont moins attachés à ce revirement de l'opinion anglaise qu'à certains faits

(*) Expression d'un journal anglais en 1859.

saillants, qui peuvent être regardés comme un adoption du Canal par le commerce.

La rade de Port-Saïd est, depuis six année visitée par la marine marchande. Du 1er juin 186 au 15 avril 1868, il est arrivé 1,000 navires d'u jaugeage total de 232,072 tonneaux; le mouve ment de l'année précédente n'avait été que d 880 navires, jaugeant 146,107 tonneaux; e 1868-1869 (du 15 avril 1868 au 30 juin 1869), o remarque une grande progression : 1,362 na vires, jaugeant ensemble 637,441 tonneaux. E moyenne, l'entrée quotidienne de Port-Saïd été en 1866, de 406 tonneaux; en 1867, de 72 tonneaux, et en 1868-1869, de 1,445 tonneau 4/10.

Les marchandises de l'intérieur de l'Egypt ne sont pas éloignées de s'écouler vers l'Europe en changeant de route. Depuis le commence ment de 1869, les négociants ont été frappés de facilités et des économies du nouveau transit et ils ont embarqué à Port-Saïd, pour Marseille et Liverpool, 7,000 tonnes de graines de coton Les produits indigènes se croisent dès mainte nant avec les expéditions de produits français à destination de Singapore, de Hong-Kong et de la Réunion.

Le transit à travers les canaux de l'Isthme a

produit, au 30 juin dernier, 3,421,390 fr. 95 cent. En 1867, on ne relevait le passage que de 31,281 tonnes; le nombre de tonnes transportées s'élevait, en 1868, à 92,742, et cette augmentation de 196 0/0 est la meilleure garantie du succès.

Les Arabes apprécient déjà les avantages de l'union de *la mer des perles* et de *la mer de corail*, et cette année, 4,000 pèlerins de la Mecque ont été transportés de Suez à Port-Saïd.

Ce dernier port est devenu l'échelle régulière de sept Compagnies de bateaux à vapeur : la Compagnie des Services maritimes des Messageries Impériales; la Société Générale de Transports maritimes à vapeur; la Compagnie marseillaise Marc Fraissinet; la Compagnie Bazin; la Compagnie russe de Navigation et de Commerce; une Compagnie espagnole et le Lloyd autrichien; enfin une Compagnie de New-York, au capital de 150,000,000 de francs, va établir une ligne de steamers pour les voyages de l'Inde et de la Chine par le Canal de Suez, en faisant escale dans les ports de la Méditerranée. L'Angleterre lance une flotte de transports à vapeur, spécialement destinée aux troupes allant dans l'Inde et en revenant. La Russie installe à Port-Saïd les paquebots de la Compagnie de Navigation et de Commerce, qui doit, par le Canal,

relier Odessa à l'extrême Orient. La gran Compagnie autrichienne, le Lloyd, réserve s tous ses navires, destinés à la navigation d mers indiennes, une place aux échantillons d produits européens. Le gouvernement itali encourage le zèle des armateurs. L'Espagne o ganise une navigation à vapeur directe ent Barcelone et les îles Philippines. Et, soit en A gleterre, soit en France, l'animation des cha tiers et les modifications apportées aux navir à vapeur, à quelle autre cause faut-il les attr buer, si ce n'est à l'ouverture du Canal?

Ces préparatifs n'ont rien qui étonne : la forc des choses devait les amener. Le Canal maritim est le trait d'union entre deux mondes, la grand communication entre 300,000,000 d'Occidentau et 700,000,000 d'Orientaux. Pour peu que l'o veuille jeter les yeux sur le tableau suivant qu M. de Lesseps a fait dresser, on se convaincra d la révolution qui se prépare.

La position de Bombay, qui se trouve pour ainsi dire au milieu de l'Océan Indien, l'a fait avec raison, choisir comme terme de comparaison.

INDICATION des PORTS D'EUROPE ET D'AMÉRIQUE.		DISTANCES par le Cap.	DISTANCES par le Canal.	DIFFÉRENCE.
Constantinople.....	lieues.	6,100	1,800	4,300
Malte.....	»	5,840	2,062	3,778
Trieste.....	»	5,960	2,340	3,620
Marseille.....	»	5,650	2,374	3,276
Cadix.....	»	5,200	2,224	2,976
Lisbonne.....	»	5,350	2,500	2,850
Bordeaux.....	»	5,650	2,800	2,850
Le Havre.....	»	5,800	2,824	2,976
Londres.....	»	5,950	3,100	2,850
Liverpool	»	5,900	3,050	2,850
Amsterdam.....	»	5,950	3,100	2,850
Saint-Pétersbourg ..	»	6,550	3,700	2,850
New-York	»	6,200	3,761	2,439
Nouvelle-Orléans ...	»	6,450	3,724	2,726

C'est, en moyenne, pour les distances, une abréviation de la moitié, que M. de Lesseps assure à la marine. Cette différence quand la route du Cap pourrait être comparée à la sécurité du Canal maritime, suffirait et au-delà à déterminer le choix du commerce. Pour laisser de côté les armateurs et l'intérêt par trop évident qu'ils ont à diminuer les longueurs du voyage et les chances de la navigation, ne devine-t-on pas les calculs des négociants? Plus un chargement est promptement transporté d'un port à un autre, moins il a à supporter l'intérêt du capital engagé et le taux de l'assurance. Insignifiantes pour les marchandises de peu de valeur (les houilles,

etc.), ces charges atteignent pour les marchandises riches (les soies, dont les 1000 kilogrammes valent 100,000 francs), des proportions considérables. Dégrever le plus possible la marchandise, c'est diminuer les risques de la liquidation et forcer en quelque sorte le marché. A ce point de vue, la concurrence entre la route du Cap et la route par Suez ne semble pas possible, et de deux expéditions semblables, dont l'une aura pris le nouveau passage, et l'autre aura gardé l'ancien, la première, tout en laissant un bénéfice plus considérable, pourra être vendue à des conditions bien moins chères que la seconde.

Le succès du Canal est donc certain; et, étant donnée la navigation générale, M. de Lesseps, qui, tout d'abord, avait indiqué un passage de 3,000,000 de tonneaux par an, a eu raison, dès l'année 1867, de compter sur un tonnage annuel de 6,000,000 de tonnes.

Pour affirmer ce dernier résultat, il a fait valoir diverses comparaisons: le tonnage pendant l'année 1868, de Marseille, soit 5,000,000 de tonnes; de Liverpool, soit 6,000,000 de tonnes; et des Dardanelles, une mer fermée, soit encore 6,000,000 de tonnes. Il s'est fait aussi un argument de l'accroissement des importations et des exportations de la Chine, qui, de 1855 à 1858, s'est

élevé, de 281,000,000 fr. et de 1,527 navires jaugeant 529,222 tonneaux, à 1,120,000,000 fr. et à 14,075 navires, jaugeant 6,418,503 tonneaux.

Mais lorsque, pour la première fois, M. de Lesseps a annoncé le chiffre de 3 millions, et, depuis, le chiffre de 6 millions de tonnes, il s'est appuyé sur un ensemble de calculs et d'opérations dont il importe de faire connaître le détail et la méthode.

La première recherche que l'on rencontre sur les conséquences probables du percement de l'Isthme pour le commerce et la navigation est un rapport présenté au roi de Hollande le 19 février 1859.

Voici le résumé de ce travail:

1° L'exportation des produits des Indes anglaises s'élève pour 1855 à 1,000,000 de tonneaux effectifs... T.	1,000,000
2° Ce chiffre représente à peine l'importation pour la même année.....	1,000,000
3° Chaque année, ce mouvement commercial s'accroît d'un dixième.	
Plus d'un fait démontre cette loi de progression.	
En dernier lieu (1855), pour l'exportation seule de l'Inde anglaise, il a fallu 1,300 navires, représentant un chargement de 1,000,000 de tonneaux; l'introduction des objets de fabrique anglaise, de 1852 à 1855, est estimée à 2,110,000 francs; l'An-	
A reporter..... .. T.	2,000,000

Report.....		2,000,000
gleterre importait dans les deux ports de Bombay et de Calcutta, en 1840, 77 millions de yards en tissus de coton ; en 1849, 229 millions ; en 1857, 304 millions, et en 1859, 735 millions ; d'après les documents officiels anglais, l'augmentation du commerce entre l'Angleterre et les Indes, pendant la période 1850-1859, est pour la Péninsule indienne de 174 0/0, soit en moyenne de 17.40 0/0 par an ; pour Ceylan, de 206 0/0, soit 20.60 0/0 par an ; pour Singapore, de 153 0/0, soit de 15.30 0/0 par an ; et pour l'Australie, de 331 0/0, soit de 33.10 0/0 par an. — De 1856 à 1860, l'accroissement annuel de 200,000 tonneaux atteint le chiffre total annuel de 1,000,000.....		1,000,000
4° En admettant que le Canal ne soit ouvert qu'en 1863, l'accroissement de 3 dixièmes donne, au bout des trois années (1860-1863), une nouvelle proportion annuelle de 900,000 tonneaux..		900,000
5° Le rapport hollandais soumet le commerce avec la Chine aux mêmes calculs : minimum de tonnage en 1855.....T.	500,000	
De 1855 à 1860, on peut d'autant plus s'arrêter à un accroissement annuel d'un dixième, que pendant la période décennale (1850-1859), les exportations anglaises en Chine, non compris Hong-Kong, ont augmenté de 159 0/0 ou, en moyenne, d'environ 16 0/0 par an. Donc, de 1855 à 1860, excédant, pour cette dernière année, de.....	250,000	
A reporter.....	750,000	3,900,000

Report.....	750,000	3,900,000
De 1860 à 1863 (trois ans), nouvel accroissement d'un dixième sur 750,000 tonnes.....	225,000	
Tonnage avec la Chine en 1863.....T.	975,000	975,000
Soit tonnage total avec les Indes anglaises et la Chine en 1863.....T.		4,875,000

En ajoutant à ces 4,875,000 tonnes le mouvement réel entre l'Europe et les Philippines, l'Australie, le Japon, l'île Maurice, l'île de la Réunion, Madagascar, la Perse, la mer Rouge, l'Arabie, la côte orientale d'Afrique, la côte Pacifique des deux Amériques, ainsi que le mouvement établi entre l'Asie et les ports du Mexique et des Etats-Unis, on arrive à dépasser pour l'année 1863, le chiffre total de 6,000,000 de tonneaux. Dans cette période, M. de Lesseps, qui n'a jamais revendiqué pour le Canal qne la moitié du mouvement général de la navigation, mettait en avant le chiffre de 3,000,000 de tonneaux.

Depuis, les documents officiels ont dépassé les prévisions de la Commission hollandaise.

Les *Annales du Commerce extérieur* établissent que les entrées et les sorties, dans le port de Calcutta, sont montées, en 1857, à 1,706 navires,

portant 1,000,296,151 tonneaux de jauge ou environ 1,700,000 tonneaux effectifs (le chargement réel dépasse toujours la jauge légale de 1/4 ou même de 1/3).

En regard de ce chiffre d'importation et d'exportation, qui s'élève, pour le Bengale, à francs 690,000,000, le mouvement de Bombay et de Madras atteint 689,000,000, c'est-à-dire emploie une même quantité de 1,700,000 tonneaux effectifs. La navigation réelle dépasse donc, pour les Indes anglaises, de 1,000,000 de tonneaux, le résultat donné par la statistique (3,400,000 tx — 2,400,000 tonneaux).

Depuis, encore, diverses circonstances, en retardant l'ouverture du Canal, ont reporté à une autre année que 1863 les diverses opérations de calcul.

M. Fontane *(de la marine marchande à propos de l'Isthme de Suez)* a pris pour point de départ l'année 1865 et, après avoir établi que la différence de navigation entre 1860 et 1865 (navigation entre la France et les pays favorisés par le percement de l'Isthme de Suez, 1860 : 320,625 tonnes; 1865 : 443,132 tonnes. Angleterre, 1860 : 2,641,673 tonnes ; 1865 : 3.455,026 tonnes), justifie l'accroissement annuel d'un dixième, qu'avait affirmé la Commission hollandaise, il pose les chiffres suivants :

1865.— Mouvement total de la navigation entre les ports d'Europe, d'Asie et d'Amérique que peut desservir le Canal maritime :

France	443,132 tx.
Grande-Bretagne	3,455,026 »
Belgique	56,000 »
Hollande	800,000 »
Brême	60,000 »
Hambourg	55,000 »
Espagne	20,000 »
Allemagne, Italie, Portugal et autres pays.	195,000 »
Mouvement approximatif des ports des Etats-Unis sur l'Atlantique, et des ports asiatiques (1853 : 364 navires. — 1858 : 600 navires)	600,000 »
Tonnage des transports militaires, troupes et approvisionnements de la France et de l'Angleterre pour les Indes, la Chine, la Cochinchine, Maurice et La Réunion	200,000 »
	5,800,000 tx.
Différence du tonnage effectif au tonnage jaugé (minimum de 25 0/0)	1,450,000 »
Total en 1865	7,250,000 tx.

Avec la progression annuelle d'un dixième, le mouvement probable de 1870 amène le tableau suivant :

France			664,698 tx.
Angleterre			5,182,539 »
Belgique			84,000 »
Hollande			1,200,000 »
Brême			90,000 »
Hambourg			82,500 »
Espagne			30,000 »
Allemagne, Italie, Prusse et les autres pays			292,500 »
Etats-Unis (ports sur l'Atlantique)			900,000 »
Approvisionnements militaires, anglais et français			300,000 »
Total du mouvement commercial en tonnage officiel pour 1870			8,826,237 tx.
Soit, en tonnage effectif			11,032,796 »
Les mêmes calculs ont été faits pour le passage des voyageurs :			
1865.— Nombre de voyageurs civils en transit		12,535	
Militaires anglais ou français débarqués en transit à Alexandrie, à Suez, à Damiette ou à Port-Saïd		10,655	
Pèlerins pour la Mecque		18,248	
Emigration pour l'Australie, par le Cap: Angleterre	37,283		
Pour l'Indo-Chine	1,267		
Pour la Chine	2,873		
Pour le Bengale	7,154		
Emigration partie par le Cap	9,000		
A reporter	57,577	41,438	11,032,796 tx.

Report.....	57,577	11,438	11,032,796 tx
Retour d'émigrants par le Cap.....	2,000	59,577	
Total.....		101,195	
Progression de 1865 à 1870.....		50,592	
		151,787	
Les tarifs imposant à chaque voyageur les mêmes droits de passage qu'à une tonne de marchandise, les 151,787 voyageurs peuvent être assimilés à 151,787 tonnes et ajoutés au total du mouvement commercial.....			151,787
Total général.....			11,184,583 tx

Ce travail de statistique ne mentionne, il est bon de le remarquer, ni le contingent de marchandises que pourront amener les pays autrefois déshérités par la découverte du cap de Bonne-Espérance : la Perse, l'Arabie, l'Abyssinie et les côtes de la mer Rouge ; ni le développement extraordinaire que, selon toute probabilité, l'ouverture du Canal imprimera au commerce.

Sans être taxé d'exagération, on peut donc accepter, pour 1870, le chiffre de 12,000,000 de tonneaux, et M. de Lesseps est, sans doute, au-dessous de la vérité, en ne prenant pour le Canal que la moitié de ce mouvement de navigation.

Et cependant, si l'on s'en tient au passage de 6,000,000 de tonnes, le Canal des deux mers est une des opérations les plus heureuses de notre époque.

Depuis longtemps on ne conteste plus la réussite de *l'affaire ;* les actionnaires ne bornent pas aujourd'hui leurs espérances à la rémunération de 8 1/2 0/0 que M. de Lesseps entrevoyait en 1865. Depuis les conventions du mois d'avril dernier on sait quel puissant allégement la vente des terrains promet aux capitaux engagés. Le transit de 6,000,000 de tonneaux, à 10 francs la tonne, apporte par an à l'entreprise 60,000,000.

Ce ne sont pas là les seuls produits sur lesquels la Compagnie puisse compter : l'article 17 de la Concession lui permet aussi d'imposer le pilotage, le remorquage, le halage et le stationnement. Et d'ailleurs, on ne l'a pas oublié, l'actif comprend encore la valeur du matériel qui a servi à creuser le Canal et qui a coûté 60,000,000 de francs.

Mais l'abréviation des distances, qui fera la fortune de la Compagnie, porte en elle-même plus d'une conséquence.

L'ouverture du Canal ne tardera pas à résoudre le problème que, depuis dix ans (1860), la marine marchande se pose. Les voiliers qui, dans

ces derniers temps, ont lutté avec les steamers plus pour l'honneur que pour la victoire, vont recevoir le coup décisif.

Si l'inauguration du Canal des deux mers amène la retraite des navires à voiles, ce n'est pas que ceux-ci soient impropres à la nouvelle navigation.

La navigation voilière est aussi facile dans la mer Rouge que dans la Méditerranée ou dans l'Adriatique; elle y est beaucoup plus sûre que dans la mer Noire, dans le golfe du Lion, dans la Baltique et dans la Manche. Le lieutenant Waghorn, de 1827 à 1835, avait prouvé, par de nombreuses expériences, que l'on peut communiquer entre Bombay et l'Angleterre sans le secours de la vapeur. Les 74 voyages du capitaine Harris, membre de la Commission internationale, ont mis au-dessus de toute discussion la possibilité de la navigation dans la mer Rouge. « Enfin un « officier de la marine anglaise, le capitaine Meth- « wen, qui a commandé pendant quinze ans des « navires à voiles dans la mer Rouge, disait der- « nièrement à M. de Lesseps que cette mer, avec « sa largeur, ses vents traversiers, ses brises « régulières, ses belles nuits et l'absence de tem- « pête, serait peut-être, dans sa longueur de « 500 lieues et dans son développement de côtes

« de 1,200 lieues, le refuge de la navigation à « voiles. »

Si les navires à voiles disparaissent, c'est que leurs conditions économiques ne sont plus en rapport avec les nécessités de la grande navigation et que la crise qui depuis longtemps pèse sur eux n'attendait qu'une occasion pour éclater.

Que l'on examine les documents officiels; que l'on tire des faits qui se sont accomplis leurs conséquences rigoureuses, et les lignes qui précèdent n'auront plus rien qui surprenne.

En 1860, les plaintes de la marine marchande, qui se débattait sous le système protecteur (*surtaxes, droits différentiels, droits de jaugeage sur les navires étrangers*), firent au gouvernement un devoir d'ordonner une information. Une enquête fut ouverte; elle constate les résultats suivants :

De 1848 à 1858, l'effectif de la marine marchande (tonneaux) a augmenté, en France, de 53 0/0, et, en Angleterre, de 38 0/0.

La navigation internationale s'est accrue, pour la France, de 96 0/0; pour l'Angleterre, de 59 0/0.

Le commerce général, de 1840 à 1860 est, pour

la France, en progression, de.....	159 0/0
pour l'Angleterre, de.....	102 0/0
pour les Etats-Unis, de.....	202 0/0

pour la Belgique, de..... 177 0/0
pour l'Autriche, de..... 154 0/0
et pour la Russie, de..... 73 0/0

Néanmoins, malgré ces accroissements extraordinaires, les armateurs ne cessent d'appeler l'attention du gouvernement sur leur situation précaire; le nombre des navires diminue ou n'est pas en rapport avec les progrès de la navigation (nombre de navires : France; 1840, 15,511 navires; — 1850, 14,228 navires; — 1860, 14,608 navires; — Angleterre; 1840, 21,883 navires; — 1850, 24,799 navires; — 1860, 25,663 navires; — Autriche; 1839, 5,723 navires; — 1859, 3,275 navires); et la construction est dans une décroissance manifeste (Angleterre; construction en 1841 : 1,144 voiliers; — en 1860 : 818 voiliers seulement).

Ce problème : diminution des navires et augmentation de la navigation, n'est qu'en apparence incompréhensible.

Si l'on décompose les divers éléments des totaux qui précèdent et si l'examen se porte sur les années qui suivent 1860, les chiffres ne tardent pas à dégager la solution.

Pendant la même période (1840-1860), la navigation à vapeur, à laquelle l'association des capitaux avait prêté les forces qui lui manquaient

à son début, donnait le spectacle d'une prospérité inouïe.

La France accroissait son effectif de 613 0/0 (France; effectif de tonneaux de navires à vapeur; 1840 : 9,535 tonnes; — 1860 : 68,025 tonnes); l'Angleterre, de 417 0/0 (Angleterre; 1840 : 87,928 tonnes; — 1860 : 454,327 tonnes), et l'Autriche, de 637 0/0 (Autriche; 1839 : 2,858 tonnes; — 1859 : 21,338 tonnes).

Depuis le *Savannah,* qui, en 1819, s'était le premier *hasardé* à voguer vers New-York, la navigation à vapeur n'a cessé de parcourir les mers qui s'étendent entre l'Europe et l'Amérique.

En 1866, quinze Compagnies exécutaient, par an, 1,126 voyages à travers l'Océan Atlantique (21 voyages par semaine, 3 par jour).

Les Messageries Impériales, qui n'avaient, en 1852, que 16 navires, en comptent aujourd'hui 63.

La Méditerranée est sillonnée par 148 bateaux à vapeur, dont 100 font escale à Malte, et 48 à Messine. Le port de Marseille, qui n'avait, en 1852, que 42 paquebots, en comprenait, en 1864, 148.

En 1861, les primes accordées en France aux constructeurs de navires à vapeur ne montaient qu'à 196,000 fr.; elles atteignaient 292,000 fr. en 1862; 377,000 en 1863, et s'élevaient, en 1864, à 1,000,158,000 francs.

Le mouvement du port de Marseille avec l'Italie était, en 1861, de 1,143 navires à vapeur, jaugeant 249, 799 tonnes, et, en 1866, de 1,599 navires, jaugeant 361,468 tonnes.

Enfin, malgré le développement qu'a pris l'extraction de nos houilles nationales, la France en 1866, demandait à l'Angleterre 335,398 tonnes de charbon, de plus qu'en 1865.

Les documents particuliers, qui sont la seule ressource depuis l'enquête de 1860, justifient de plus en plus la décroissance des constructions navales et de la marine à voiles.

Ainsi les *Annales du Commerce extérieur* publiées en 1867 par le ministère français du commerce, donnent, pour les chantiers de la Tyne, les chiffres suivants : 1864 : 98 navires jaugeant 52,855 tonnes; — 1865 : 123 navires jaugeant 74,359 tonnes ; — 1866 : 62 navires jaugeant 35,836 tonnes.

Pour les chantiers de Nantes et de Chantenay (1865-1866-1867), on constate : du 1er juillet au 31 décembre 1866 : 23 navires mis en construction, jaugeant 6,894 tonnes; du 1er janvier au 30 juin 1867 : 22 navires jaugeant 3,364 tonnes ; soit une diminution de plus des 2/3, pour le semestre correspondant de 1866, qui avait construit 38 navires, de 10,954 tonnes.

Cette situation n'est pas particulière à la France, et depuis 1860, le même examen en Angleterre amène les mêmes résultats.

Du 31 décembre 1865 au commencement de 1867, *l'Annual statement of strade and navigation* (document officiel) établit, pour la marine à vapeur, une augmentation de 113 navires et de 52,152 tonnes, et, pour la marine à voiles, une augmentation seulement de 71 navires et de 33,124 tonnes (au 31 décembre 1665, l'Angleterre possédait 25,160 bâtiments à voiles, jaugeant 4,845,145 tonnes, et 2,708 steamers, jaugeant 821,731 tonnes; elle possédait, en 1867 : 26,140 navires à voiles, jaugeant 4,903,652 tonnes, et 2,831 vapeurs, jaugeant 875,000 tonnes). Les statistiques officielles de Glascow mentionnent, de 1856 à 1865, une augmentation, dans le tonnage des voiliers, de 54 0/0, et dans le tonnage des vapeurs, de 215 0/0 (voiliers; 1856 : tonnage, 187,000 tonnes ; — 1865 : 288,272 tonnes; — Vapeurs, 1856 : 57,573 tonnes; — 1865 : 181,744 tonnes. Le mouvement des ports amène les mêmes conséquences.

PORT DE GLASCOW.

Année	1831,	voiliers	4,005,	jaugeant	186,576	tonnes
»	1866	»	4,113	»	463,736	»
»	1831	steamers	7,537	»	545,751	»
»	1866	»	12,612	»	1,400,164	»

D'où, pour les voiliers, le nombre n'a pas changé, et le tonnage a doublé, et, pour les steamers, le nombre a augmenté de près de 50 0/0 et le tonnage a triplé.

PORT DE LIVERPOOL.

Voici la proportion des transports effectués par les voiliers et par les vapeurs : 1850-1851 : voiliers, 77 0/0; vapeurs, 23 0/0; — 1860-1861 : voiliers, 65 0/0; vapeurs, 35 0/0; — 1865-1868 : voiliers, 49 0/0; vapeurs 51 0/0.

Les navires à voiles sont donc en complète décadence, et si la marine marchande a pu répondre aux besoins de la navigation, c'est que, grâce à la vapeur, qui permet au steamer de faire trois voyages, quand, dans le même laps de temps, le voilier n'en fait qu'un, chaque steamer a valu trois voiliers.

Depuis longtemps, la marine à voiles porte en elle-même des causes de ruine, et les revenus qu'elle donne ne sont plus en rapport avec le capital qu'elle engage.

La construction de chaque tonne coûtant en moyenne 450 francs, le prix d'un navire à voiles de 500 tonnes est de 225,000 francs.

Sa durée n'excède pas, au maximum, quatorze ans, et, suivant des calculs incontestables, l'a-

mortissement doit être évalué à 10 0/0 pour les cinq premières années, 25 0/0 pour les cinq années suivantes, et 25 0/0 pour les trois dernières années.

L'entretien est considérable : au bout de sept à huit ans, les réparations arrivent à refaire complètement le navire, et il faut compter de ce chef sur une dépense annuelle de 8 0/0.

Les frais d'assurance s'élèvent à 7 0/0, pour un navire neuf; à 10 0/0, après six ans de navigation; à 12 0/0, si le navire va dans les mers de Chine, et à 17 0/0, si le navire voyage en hiver dans la mer Noire ; c'est une assurance moyenne de 10 à 11 0/0.

Pour les marchandises, l'assurance la plus simple varie entre 1 et 3 0/0, suivant la navigation et la classe du navire (après sept ans, le navire sort de la première classe). Personne n'ignore l'augmentation du salaire des équipages et l'élévation du prix de la nourriture.

Pour couvrir ces dépenses, l'armateur n'a que le fret, le fret qui n'augmente pas, lui, que la concurrence, au contraire, diminue tous les jours. (De 1840 à 1860, le fret du cabotage de Marseille à Dunkerque a baissé de $\frac{2}{3}$, pendant que les gages des matelots et la nourriture augmentaient de 25 0/0. En 1865, le fret de

Christiania à Calais se cotait 33 fr. On l'offrait à 26 fr. en 1866, et il n'est plus aujourd'hui que de 23 francs.)

Quoi d'étonnant que les voiliers succombent sous le fardeau !

M. Thiers s'est fait, en 1866, l'interprète, au Corps législatif, des doléances des armateurs. Bien que ses calculs aient laissé de côté quelques-unes des charges que l'on vient de détailler, les résultats auxquels ils arrivent ne permettent aucune illusion. Suivant M. Thiers, dans des circonstances exceptionnellement favorisées, un voilier, pour une navigation de toute une année, employé, soit à deux voyages aux Antilles, soit à un seul voyage dans l'Inde, a 80,000 fr. de frais (80,000, en omettant les frais de refonte et de grosses réparations, et en acceptant 400 fr., au lieu de 450, pour prix de construction de la tonne); il réalise 119,000 fr. de fret; mais que la concurrence contraigne le fret d'abaisser son prix; que, sur une portion du parcours, le chargement qui fait défaut soit remplacé par le lest; en un mot, que la situation ordinaire se produise, le revenu peut descendre à 63,000 fr. et apporter à l'armateur une perte de 17,000 francs.

Certes, ce n'est pas sans épuiser tous les

moyens de résistance que la marine à voiles amène son pavillon. On s'est tourné vers toutes les combinaisons... Le creux du navire, qui n'est généralement que de la moitié de la largeur, s'est agrandi, en vue du tonnage, jusqu'aux $\frac{2}{3}$ et même jusqu'à la dimension de la largeur totale... On a construit de véritables magasins flottants... Le chargement réel a dépassé la jauge légale et, après les excédants d'un quart et d'un tiers, on est allé jusqu'à une différence de 50 0/0.... En substituant les coques en fer aux coques en bois, on a voulu augmenter la durée des navires et préparer la ressource dernière du moteur à hélice... Enfin, pour compenser par le bénéfice de la marchandise la perte essuyée sur le fret, l'armateur s'est fait négociant.... Dans certains pays, on n'a même pas reculé devant un véritable jeu, et le navire, sans réparations, sans assurances, a couru les chances d'une *heureuse* arrivée.

Tentatives inutiles! Efforts superflus! Le navire à voiles a fait son temps; la place appartient désormais à la navigation à vapeur.

Comme on l'a dit dès le début de cet exposé, c'est à la vitesse des voyages que la navigation à vapeur doit sa victoire...

La tonne du navire à vapeur coûte 700 francs; le cheval-vapeur, de 200 kilog., se paie de 12 à

1,400 francs; l'amortissement annuel, sur une durée de 25 ans, n'est que de 4 1/2 0/0; l'entretien ne dépasse pas 6 0/0; les assurances sur marchandises varient entre 1 1/4 et 1 3/4 0/0; les assurances mutuelles sur corps deviennent pour les Compagnies une source de bénéfices...

Mais ce ne sont pas les éléments de cette comparaison, toute à l'avantage des steamers, qui leur assurent la supériorité sur les voiliers. Devant la lenteur du navire à voiles, il faut tenir grand compte du capital engagé. Que le capital engagé compte peu, mis en regard de la célérité des navires à vapeur ! Pendant que les premiers n'effectuent qu'un voyage, les seconds en font trois.

Par la vitesse de sa course, on l'a vu, le navire à vapeur sert les intérêts du commerce en dégrevant la marchandise; mais par combien d'autres qualités ne fait-il pas oublier le navire à voiles? La précision de sa marche lui permet d'arriver à jour fixe; les forces de résistance qu'il oppose à la mer ne le laissent pas impuissant devant la tempête. « Relevé du Bureau-Veritas « en 1866 : Perte de navires; vapeurs : 165; navi- « res à voiles : 2,581... Proportion des naufrages « pendant la dernière période quinquennale; « vapeurs : 1 ; voiliers : 31,43. — Marchandises

« perdues ; vapeurs : 1 ; voiliers : 219,66. » Enfin, la perte d'un voyage, désastreuse pour le voilier, disparaît pour le steamer dans le mouvement annuel de sa navigation.

L'ouverture du Canal des deux mers ne fera donc que consacrer un état de choses accompli ; mais l'impulsion donnée au commerce activera les progrès que réclame la navigation à vapeur.

Le combustible, par la dépense qu'il occasionne et par la place qu'il absorbe, a fait naître les premières préoccupations. Le développement donné à la production, le creusement de nouvelles mines, les gisements inexplorés de l'extrême Orient et surtout la distribution intelligente des ports de ravitaillement ont jusqu'à ce jour tourné les difficultés du problème.

Les machines aussi ont reçu des perfectionnements qui, en enlevant à la marche une vitesse inutile au transport des marchandises, diminuent la consommation. Le même navire de 1,000 tonneaux marchant à grande vitesse, à moyenne vitesse et à petite vitesse, avec une machine de 1,200 chevaux, de 600 chevaux ou de 400 chevaux, dépensera, pour un voyage de dix jours, 56,160 francs, 28,080 francs ou 12,480 francs.

Du jour de l'inauguration du Canal, les recherches accumuleront leurs efforts et amèneront

sans doute les inventions : quelques années écoulées, et l'on saura s'il n'est pas permis d'aller au-delà de l'amélioration du système actuel (essais de roues à palettes, roues cylindriques) ou si l'on peut espérer la substitution au charbon d'un agent moins coûteux : l'huile de pétrole, l'alcool et la térébenthine, ou même l'électricité.

A partir du 17 novembre, la navigation à vapeur tendra de plus en plus vers les progrès que les Messageries Impériales et les Transports Maritimes ont déjà réalisés.

En 1852, les Messageries Impériales, avec 16 navires, demandaient par tonne de marchandises un fret de 217 fr. 47 c.; en 1866, le nombre de 63 navires et une échelle graduée de tarif ont permis, malgré un accroissement de vitesse de 20 0/0, de faire subir au fret un abaissement de 78 0/0 : les transports de marchandises se sont tout aussitôt élevés dans une proportion de 1 à 18.

Les *Transports Maritimes* ont appliqué à leurs navires tous les perfectionnements obtenus dans les coques et dans les machines ; d'une solidité exceptionnelle, les nouveaux steamers ont transporté jusqu'à 1,200,000 kilogrammes de minerais de fer. Les machines, de plus en plus réduites dans leurs dimensions, consomment moins de

charbon et, placées à l'arrière, ne disputent plus l'entre-pont aux marchandises. Les fonds sont à compartiments étanches ; ce qui leur permet, au besoin, d'être lestés avec de l'eau de mer. Les voiles basses n'exigent pour la manœuvre qu'un équipage restreint et les puissants appareils de chargement et de déchargement opèrent sur 1,000 tonnes par vingt-quatre heures.

Le percement de l'Isthme est sur le point d'agrandir les horizons : il faut que la marine à vapeur imite ces exemples. Ce n'est plus assez, pour les steamers, d'adapter leurs constructions aux exigences du service postal. L'ancienne proportion de 1 à 5, entre la longueur et la largeur d'un navire, peut être portée sans inconvénient de 1 à 15 et même à 20. La calle doit s'arrondir pour faire un vaste magasin. Le transport des marchandises a ses nécessités : comme les chemins de fer, les bateaux à vapeur vont avoir leur grande, leur moyenne et leur petite vitesse, et leurs convois de marchandises, aussi bien que leurs trains de voyageurs.

La France occupera dans cet accroissement maritime une place digne d'elle.

Sans doute, elle ne réalise pas encore le vœu patriotique de Colbert et la part qu'elle prend dans le commerce général, n'est pas *en propor-*

tion de sa puissance, du nombre de ses peuples et de ses côtes de mer. Cependant, en face du chiffre imposant de sa marine, il y aurait ingratitude à oublier qu'en 1664 elle ne possédait que *200 vaisseaux raisonnables.* De 1664 à ces temps derniers, quelle énergie n'a-t-elle pas déployée ! quels efforts n'a-t-elle pas dû faire ! Les espérances même les plus ambitieuses n'auraient pas osé entrevoir les résultats obtenus : le passé garantit l'avenir.

En 1815, le commerce extérieur *était presque complètement anéanti* (*) ; en 1827, sous le régime protecteur, il atteignait un milliard ; en 1835, 1 milliard 595 millions ; en 1845, 2 milliards 258 millions ; en 1855, 4 milliards 327 millions, et en 1865, 7 milliards 614 millions.

Le commerce maritime retient la plus grande part de ce mouvement : en 1860, il figure pour 4 milliards 119 millions ; en 1864, pour 5 milliards 137 millions ; en 1865, pour 5 milliards 730 millions, et en 1866, malgré la guerre, les épidémies et les inondations, pour 6 milliards 341 millions.

Les détails particuliers viennent appuyer l'impression de ces résultats généraux.

(*) Expression du vice-président du Conseil d'Etat.

Pour la navigation directe avec l'Inde, ce point du monde où la lutte avec l'Angleterre s'accentue davantage :

En 1859, l'importation de la France avec l'Égypte arrive à 21 millions, dont 5 millions de coton ;

En 1864, l'importation de la France avec l'Égypte, atteint 101 millions, dont 60 millions, de coton.

En 1859, l'exportation de la France avec l'Égypte atteint 18 millions.

En 1864, l'exportation de la France avec l'Égypte, arrive à 96 millions. — Ces 96 millions que l'Égypte n'a pas consommés, représentent bien le mouvement avec les ports de l'Océan indien.

La navigation au long-cours (Afrique occidentale, Amérique, Asie, Océanie) employait, en 1860, 565,000 tonneaux ; elle en emploie, en 1854, 715,000.

L'entrée et la sortie du port de Marseille constataient :

En 1827.....	848,764 T.
En 1847.....	2,932,005 »
En 1859.....	3,074,758 »
En 1862.....	3,473,000 »
En 1868.....plus de	4,800,000 »

Le fret de sortie qui, il y a quelques années, n'existait presque pas, en 1864, grâce surtout aux charbons français, a produit 3,222,000 T.

La loi de 1866 vient d'augmenter les engagements pour la marine, et les cadres de 1866, comparés aux cadres de 1865, constatent un accroissement de 13 0/0.

La France ne mérite donc pas le reproche qu'on lui a fait « *d'avoir peu de goût pour les* « *entreprises maritimes et de s'y engager difficilement.* »

Tout indique, au contraire, que, ramassant ses forces, elle fera valoir contre la marine anglaise les avantages de sa position.

C'est là une lutte sérieuse. Depuis que les circonstances ont enlevé à la Hollande la suprématie des mers, l'Angleterre n'a rien négligé pour assurer sa prééminence.

En 1854, l'importation du Royaume-Uni était de 5.860,204,145 fr., soit de 139 fr. par tête.

En 1866, l'importation du Royaume-Uni était de 7,437,154,735 fr., soit de 249 fr. par tête.

En 1854, l'exportation du Royaume-Uni était de 2,459,055,075 fr., soit de 89 fr. par tête.

En 1866, l'exportation du Royaume-Uni était de 4,459,560,182 fr., soit de 159 fr. par tête.

En 1854, l'importation et l'exportation réunies

étaient de 6,758,895,654 fr., soit de 244 fr. 30 c. par tête.

En 1866, l'importation et l'exportation réunies étaient de 13,457,088,616 fr., soit de 449 fr. 10 c. par tête.

L'effectif de la marine anglaise est en rapport avec le commerce :

En 1840, 28,962 navires jaugeant 3,311,000 T.

En 1860, 38,501 navires jaugeant 5,711,009 T.

Et pourtant, si l'on ne se laisse pas éblouir par le groupement des chiffres, la France supporte la comparaison avec l'Angleterre et, dans ces dernières années, la marine française semble avoir reçu une impulsion plus grande que la marine anglaise.

De 1840 à 1850, l'effectif des navires a, en France, un accroissement de 1 0/0.

De 1850 à 1860, l'effectif des navires a, en Angleterre, un accroissement de 28 0/0.

De 1850 à 1860, l'effectif des navires a, en France, un accroissement de 47 0/0.

De 1850 à 1860, l'effectif des navires a, en Angleterre, un accroissement de 35 0/0.

Le mouvement commercial, de 1840 à 1850, a augmenté en France de 23 0/0.

Le mouvement commercial, de 1840 à 1850, a augmenté en Angleterre de 35 0/0.

Le mouvement commercial, de 1850 à 1860, a augmenté en France de 48 0/0.

Le mouvement commercial, de 1850 à 1860, a augmenté en Angleterre de 40 0/0.

Pour les navires à vapeur, de 1840 à 1850, le progrès de l'Angleterre est de 91 0/0.

Pour les navires à vapeur, de 1840 à 1850, le progrès de la France est de 46 0/0.

Pour les navires à vapeur, de 1850 à 1860, le progrès de l'Angleterre est de 169 0/0.

Pour les navires à vapeur, de 1850 à 1860, le progrès de la France est de 388 0/0.

La part du pavillon dans le mouvement commercial est, en 1840, pour la France, de 42 0/0.

La part du pavillon dans le mouvement commercial est, en 1840, pour l'Angleterre, de 66 0/0.

La part du pavillon dans le mouvement commercial est, en 1860, pour la France, de 44 0/0.

La part du pavillon dans le mouvement commercial est, en 1860, pour l'Angleterre, de 58 0/0.

Le chargement est, grâce aux houilles, la seule comparaison qui demeure à l'avantage de l'Angleterre, et encore la proportion entre le lest et le chargement est, pour l'Angleterre, de 15 0/0 et de 85 0/0, et pour la France de 19 0/0 et de 81 0/0.

Ce parallèle reporte la pensée vers la Com-

mission d'enquête de 1860 et justifie les conclusions auxquelles elle est arrivée.

Pour que la marine française, presque isolée dès qu'elle dépasse le bassin de la Méditerranée, sans comptoirs qui lui assurent à l'étranger des relations et comme une nouvelle patrie, puisse être comparée à la marine anglaise, il faut, comme l'établit le document officiel, qu'à égalité de tonnage et de qualité, la construction des navires en bois et à voiles ne coûte pas plus en France qu'en Angleterre ; que les charges de réparations, d'assurances, d'amortissement, de gréement et d'équipages ne soient pas plus fortes pour l'une que pour l'autre marine ; que les steamers français compensent la cherté du fer par la perfection de la construction (Messageries Impériales françaises, appréciées même en Angleterre : un moment il était question de leur confier le service des postes anglaises avec le Japon) ; il faut surtout qu'en France, les capitaines au long-cours et les maîtres au cabotage aient cette supériorité d'instruction nautique qu'on ne peut leur dénier.

Si la marine française peut être comparée avec les autres marines, le littoral français, dans le bassin de la Méditerranée, est au-dessus de toute comparaison.

Il est vrai, Marseille n'a plus le privilége d'être le seul port situé à l'extrémité d'une grande ligne de chemin de fer.

Pour laisser de côté Odessa, que son éloignement met en dehors du courant européen, Trieste ne se contente pas de la grande voie qui se dirigeait sur Vienne par Laybach et Graëtz, en se ramifiant avec les lignes de la Croatie et de la Hongrie: au *Sud autrichien* va se joindre le *Prince Rodolphe*, qui, s'embranchant à Lintz sur la ligne l'*Impératrice Elisabeth*, aboutira aux divers réseaux du sud et du nord de l'Allemagne.

L'Italie, dans toute son étendue, est sillonnée par des chemins de fer.

De l'extrémité de la Péninsule, deux grandes lignes montent vers Bologne : l'une, longeant la côte orientale, part d'Otrante et passe par Brindisi, Bari, Barletta, Ancône et Rimini; l'autre vient de Naples et traverse Capoue, Rome, Civita-Vecchia, Livourne et Lucques. De Bologne, le réseau méridional communique par les chemins de fer du Nord avec le reste de l'Europe.

Gênes n'est pas éloignée du jour où trois lignes de chemins de fer viendront aboutir à son port : la ligne du littoral, par Voltri, Savone et Monaco, avec embranchement à Nice sur la voie de Paris-Lyon-Méditerranée; la ligne qui,

par Chiavari et la Spezzia, se dirige vers Pise et Livourne ; et la ligne d'Alexandrie à Milan.

Enfin, le percement du Mont-Cenis va faire tomber la muraille des Alpes ; et, dès maintenant, l'Italie n'est plus isolée, grâce à la ligne du Brenner qui, se détachant à Vérone des chemins de fer de la haute Italie, suit la vallée de l'Adige, la vallée de l'Inn, aboutit en Bavière et se ramifie à la *ligne Maximilien,* qui va de Salzbourg à Munich ; et grâce au chemin de fer du Simplon qui, partant d'Arona, sur les bords du lac Majeur, rencontre dans le Valais les lignes de la Suisse occidentale et se raccorde, à Genève, avec Paris-Lyon-Méditerranée, et, à Bâle, avec l'Est français et les chemins de fer Badois.

Il est encore vrai que Trieste est de 270 milles marins moins éloigné de Port-Saïd que ne l'est Marseille, et que 74 heures de navigation suffisent pour de Brindisi arriver à Alexandrie.

Qu'est-ce à dire ? Plus rapprochée de l'Egypte et desservie par de nombreux chemins de fer, l'Italie défierait-elle toute concurrence ? A en juger par ses installations maritimes, elle semblerait en douter elle-même. Si Marseille se trouve à l'étroit dans ses 90 hectares de surface d'eau et porte de 12 à 20 kilomètres la ligne de ses quais, si le Liverpool de la Méditerranée

construit des jetées, creuse des bassins, conçoit de nouveaux ports, Brindisi, Trieste et Gênes, surpris devant leur avenir, demeurent stationnaires et n'offrent au commerce que de simples points de débarquement.

Un port est quelque chose de plus qu'un lieu d'arrivée : quelque puissants que soient les efforts de l'homme, il faut compter avec le temps et l'abréviation de la distance n'est pas le seul élément du succès. A une distance inégale, si la lutte n'était pas possible, le littoral espagnol, presque aux portes du détroit de Gibraltar, n'aurait-il pas retenu le mouvement de la Méditerranée et gardé l'avantage sur le littoral français? Que l'on compare cependant, sur l'un et l'autre point, l'activité du commerce.

Il faut qu'un port réponde à un rayon de consommation. Ce sont les manufactures de Lyon, du centre et de l'Alsace qui ont fait la fortune du port de Marseille. Entre la matière première et le produit, annuler le plus possible les frais de voiture, c'est du même coup dégrever la marchandise et dominer le marché. Où sont les fabriques de l'Italie, et sur quelle partie de ce territoire, hier encore morcelé, l'industrie a-t-elle développé ses énergies?

Tant que les années succèdant aux années

n'auront pas changé les conditions économiques de la France et de sa jeune voisine, il pourra bien être qu'à l'extrémité de la mer Adriatique le transit pour l'Allemagne du Sud aboutisse à Trieste ; que quelques voyageurs mal à l'aise sur le pont d'un navire se fassent débarquer à Brindisi ; mais le courant des affaires ne se déplacera pas et le commerce n'imposera pas à la cargaison la dépense d'un passage à travers les chemins de fer italiens.

M. Levert, préfet des Bouches-du-Rhône, jugeait la situation lorsqu'il disait, sous une forme heureuse, à la Chambre de Commerce de Marseille (28 janvier 1869) :

« Parmi ces ports, Marseille, je n'ai pas besoin « de le dire, occupe et occupera toujours le pre- « mier rang. Trieste, Odessa et Gênes ne comp- « teront qu'en seconde ligne. Je ne vous parle « pas de Brindisi, ce spectre que l'on a trop « longtemps évoqué pour effrayer les Marseil- « lais timides. Que des passagers de première « classe, ne regardant point à la dépense, que « certains courriers, afin de gagner quelques « heures, prennent cette route, cela est possible, « probable même. Mais que les échanges de « marchandises se fassent sur les quais de cette « ville, qui, du reste, n'existent pas encore, vous

« en jugerez vous-mêmes en considérant que la « distance de Brindisi est de 1,400 kilomètres, « et que 6 centimes par tonne et par kilomètre « représentent 84 francs; or, de Bombay à Mar- « seille, la tonne se paie, aujourd'hui, de 100 à « 120 francs.

« La destinée des trois premiers points sera « grande, sans doute. Leur but sera évidemment « de jouer dans la Méditerranée le rôle de Lon- « dres et de Liverpool dans l'Océan, c'est-à-dire « celui d'un grand entrepôt commercial; notre « supériorité est trop évidente pour que nous « ayons à redouter la concurrence. »

Que si, pour une génération qui ne peut être la nôtre, les choses tendaient à prendre un autre équilibre ; si, malgré l'abaissement des tarifs de nos lignes ferrées, la marine hésitait entre le littoral français et le littoral italien, l'accroissement inévitable de la navigation rendrait indifférent un partage; mais la position de la France entre l'Angleterre et l'Allemagne du Nord lui assurerait la supériorité.....

La France peut donc, au grand jour de l'ouverture, laisser éclater ses sentiments.

Que, dans un orgueil légitime, elle se glorifie de l'œuvre de l'un de ses fils, de ce Canal de Suez

qui va augmenter le bien-être, rapprocher les mondes, diminuer le prix des matières premières et des objets de consommation et résoudre peut-être par l'émigration le problème de la question sociale.

Grande époque que la nôtre ! La France et l'Angleterre, oubliant leurs rivalités séculaires, concertent leurs efforts et réunissent leurs armées; les barrières qui séparaient les nations tombent les unes après les autres devant le progrès des idées; le libre échange remplace la *protection*, qui paralyse, par l'émulation, qui double les forces; pour les rapports internationaux, les nouvelles idées économiques réalisent en Europe le rêve d'une *monarchie universelle;* la science des ingénieurs ne connaît plus les obstacles; les glaces des Alpes s'écartent devant les chemins de fer : les résistances du rocher n'empêchent pas le percement du Mont-Cénis, et, malgré l'agitation des océans, le câble transatlantique est comme l'immense artère où circule la vie de deux mondes; les portes de l'extrême Orient se sont ouvertes; ni la Chine n'a plus de secrets, ni le Japon n'a plus de mystères; l'instruction a cessé d'être un privilége; comme le soleil du monde physique, sa lumière brille pour

tous; les préjugés disparaissent; le niveau des peuples s'élève, les rangs s'élargissent et un avenir, qui commencera demain, va consacrer la véritable alliance des démocraties et de la liberté !

PIÈCES JUSTIFICATIVES

Pièce justificative A.

PREMIER ACTE DE CONCESSION

DE

S. A. MOHAMMED-SAID, vice-roi d'Egypte.

Notre ami, M. Ferdinand de Lesseps, ayant appelé notre attention sur les avantages qui résulteraient pour l'Egypte de la jonction de la mer Méditerranée et de la mer Rouge par une voie navigable pour les grands navires, et nous ayant fait connaître la possibilité de constituer, à cet effet, une Compagnie formée de capitalistes de toutes les nations, nous avons accueilli les combinaisons qu'il nous a soumises, et lui avons donné, par ces présentes, pouvoir exclusif de constituer et de diriger une Compagnie universelle pour le percement de l'Isthme de Suez et l'exploitation d'un Canal entre les deux mers, avec faculté d'entreprendre ou de faire entreprendre tous travaux et constructions, à la charge par la Compagnie de donner préalablement toute indemnité aux particuliers en cas d'expropriation pour cause d'utilité publique ; le tout dans les limites et avec les conditions et charges déterminées dans les articles qui suivent.

Article 1er. — M. Ferdinand de Lesseps constituera une Compagnie, dont nous lui confions la direction, sous le nom de Compagnie universelle du Canal maritime de Suez, pour le percement de l'Isthme de Suez, l'exploitation d'un passage propre à la grande navigation, la fondation ou l'appropriation de deux entrées suffisantes, l'une sur la Méditerranée, l'autre sur la mer Rouge, et l'établissement d'un ou de deux ports.

Article 2. — Le directeur de la Compagnie sera toujours nommé par le gouvernement égyptien, et choisi, autant que possible, parmi les actionnaires les plus intéressés dans l'entreprise.

Article 3. — La durée de la concession est de quatre-vingt-dix-neuf ans, à partir du jour de l'ouverture du Canal des deux mers.

Article 4. — Les travaux seront exécutés aux frais exclusifs de la Compagnie, à laquelle tous les terrains nécessaires n'appartenant pas à des particuliers seront concédés à titre gratuit. Les fortifications que le gouvernement jugera à propos d'établir ne seront point à la charge de la Compagnie.

Article 5. — Le gouvernement égyptien recevra annuellement de la Compagnie 15 0/0 des bénéfices nets résultant du bilan de la Société, sans préjudice des intérêts et dividendes revenant aux actions qu'il se réserve de prendre pour son compte lors de leur émission et sans aucune garantie de sa part dans l'exécution des travaux ni dans les opérations de la Compagnie : le reste des bénéfices nets sera réparti ainsi qu'il suit :

75 0/0 au profit de la Compagnie ;

10 0/0 au profit des membres fondateurs.

Article 6. — Les tarifs des droits de passage du Canal de Suez, concertés entre la Compagnie et le Vice-Roi d'Egypte

et perçus par les agents de la Compagnie, seront toujours égaux pour toutes les nations, aucun avantage particulier ne pouvant jamais être stipulé au profit exclusif d'aucune d'elles.

Article 7. — Dans le cas où la Compagnie jugerait nécessaire de rattacher par une voie navigable le Nil au passage direct de l'Isthme, et dans celui où le Canal maritime suivrait un tracé indirect desservi par l'eau du Nil, le gouvernement égyptien abandonnerait à la Compagnie les terrains du domaine public aujourd'hui incultes qui seraient arrosés et cultivés à ses frais ou par ses soins.

La Compagnie jouira, sans impôts, desdits terrains pendant dix ans, à partir du jour de l'ouverture du Canal ; — durant les quatre-vingt-neuf ans qui resteront à s'écouler jusqu'à l'expiration de la concession, elle paiera la dîme au gouvernement égyptien ; après quoi, elle ne pourra continuer à jouir des terrains ci-dessus mentionnés qu'autant qu'elle paiera audit gouvernement un impôt égal à celui qui sera affecté aux terrains de même nature.

Article 8. — Pour éviter toute difficulté au sujet des terrains qui seront abandonnés à la Compagnie concessionnaire, un plan dressé par M. Linant-Bey, notre commissaire ingénieur auprès de la Compagnie, indiquera les terrains concédés, tant pour la traversée et les établissements du Canal maritime et du Canal d'alimentation dérivé du Nil, que pour les exploitations de culture, conformément aux stipulations de l'article 7.

Il est, en outre, entendu que toute spéculation est, dès à présent, interdite sur les terrains du domaine public à concéder, et que les terrains appartenant antérieurement à des particuliers, et que les propriétaires voudront plus tard faire arroser par les eaux du canal d'alimentation exécuté aux frais de la Compagnie, paieront une redevance de.....

par *feddan* cultivé (*) (ou une redevance fixée amiablement entre le gouvernement égyptien et la Compagnie).

Article 9. — Il est enfin accordé à la Compagnie concessionnaire la faculté d'extraire des mines et carrières appartenant au domaine public, sans payer de droits, tous les matériaux nécessaires aux travaux du Canal et aux constructions qui en dépendront, de même qu'elle jouira de la libre entrée de toutes les machines et matériaux qu'elle fera venir de l'étranger pour l'exploitation de sa concession.

Article 10. — A l'expiration de la concession, le gouvernement égyptien sera substitué à la Compagnie, jouira sans réserve de tous ses droits et entrera en pleine possession du Canal des deux mers et de tous les établissements qui en dépendront. Un arrangement amiable ou par arbitrage déterminera l'indemnité à allouer à la Compagnie pour l'abandon de son matériel et des objets mobiliers.

Article 11. — Les statuts de la Société nous seront ultérieurement soumis par le directeur de la Compagnie et devront être revêtus de notre approbation. Les modifications qui pourraient être introduites plus tard devront préalablement recevoir notre sanction. Lesdits statuts mentionneront les noms des fondateurs, dont nous nous réservons d'approuver la liste. Cette liste comprendra les personnes dont les travaux, les études, les soins ou les capitaux auront antérieurement contribué à l'exécution de la grande entreprise du Canal de Suez.

Article 12. — Nous promettons enfin notre bon et loyal concours et celui de tous les fonctionnaires de l'Egypte pour faciliter l'exécution et l'exploitation des présents pouvoirs.

Caire, le 30 novembre 1854.

(*) Le *feddan* égyptien correspond à peu près à un demi-hectare.

A mon dévoué ami, de haute naissance et de rang élevé,
M. Ferdinand de Lesseps.

« La concession accordée à la Compagnie universelle du Canal de Suez devant être ratifiée par S. M. I. le Sultan, je vous remets cette copie pour que vous la conserviez par devers vous. Quant aux travaux relatifs au creusement du canal de Suez, ils ne seront commencés qu'après l'autorisation de la Sublime-Porte. »

Le 3 ramadan 1271.

O Cachet du Vice-Roi.

Pour traduction conforme au texte turc :

Le Secrétaire des commandements de S. A. le Vice-Roi,
Signé : **KOENIG-BEY.**

Alexandrie, le 19 mai 1855.

Pièce justificative B.

LETTRE DE M. DE LESSEPS

« *A Monsieur Cobden, membre du Parlement, à Londres.*

« Caire, le 3 décembre 1854.

« Je viens, comme ami de la paix et de l'alliance anglo-française, vous apporter une nouvelle qui contribuera à réaliser cette parole : *Aperire terram et dare pacem gentibus.*

« Venu récemment en Egypte pour répondre à une invitation du Vice-Roi, avec lequel j'avais eu des relations d'amitié depuis son enfance, j'ai eu l'occasion d'appeler son attention sur les résultats qu'aurait, pour le commerce du monde et pour la prospérité de l'Egypte, l'ouverture d'un Canal maritime entre la Méditerranée et la mer Rouge. Mohammed-Saïd a compris l'importance de cette grande entreprise, et désirant la voir mettre à exécution, il m'a chargé de ses pouvoirs pour constituer une Compagnie formée de capitalistes de toutes les nations. Je vous communique la traduction du *firman* contenant ces pouvoirs. Le vice-roi m'a invité à en donner connaissance à l'agent et consul général de S. M. Britannique, ainsi qu'aux autres consuls généraux en Egypte.

« Voici un extrait de ce que j'ai écrit à ce sujet à M. Bruce :
« Tout ce qui a pour résultat de contribuer à l'extension du
« commerce, de l'industrie et de la navigation du monde,
« est surtout avantageux à l'Angleterre, puissance qui l'em-
« porte sur toutes les autres par l'importance de sa marine,
« de sa production manufacturière et de ses relations com-
« merciales. Un déplorable préjugé fondé sur l'antagonisme
« politique qui a si longtemps et si malheureusement existé
« entre la France et l'Angleterre, a pu seul accréditer l'opi-
« nion que l'ouverture du Canal de Suez, œuvre de civili-
« sation et de progrès, ne convenait pas aux intérêts de la
« Grande-Bretagne. L'alliance franche et complète des deux
« peuples placés à la tête de la civilisation, alliance qui a
« déjà démontré la possibilité de solution, regardée jusqu'ici
« comme impossible par les traditions vulgaires, permettra,
« parmi tant d'autres bienfaits, d'examiner avec impartialité
« cette immense question du Canal de Suez, de se rendre un
« compte exact de son influence sur la prospérité de tous les
« peuples, et de faire considérer comme une hérésie la

« croyance qu'une entreprise destinée à abréger de moitié « la distance entre l'occident et l'orient du globe ne convient « pas à l'Angleterre, maîtresse de Gibraltar, de Malte, des « îles Ioniennes, d'Aden, d'établissements importants sur la « côte orientale d'Afrique, de l'Inde, de Singapour, de l'Aus- « tralie.

« L'Angleterre, aussi bien et plus encore que la France, « doit donc vouloir le percement de cette langue de terre de « 30 lieues, que tout homme préoccupé des questions de « civilisation et de progrès ne peut voir sur la carte sans « éprouver un violent désir de faire disparaître le seul obs- « tacle jeté sur la grande route du commerce du monde.

« Quelques personnes prétendent que le projet du Vice- « Roi d'Egypte rencontrera de l'opposition en Angleterre. Je « ne puis le croire. Vos hommes d'Etat sont trop éclairés « pour que, dans les circonstances actuelles, j'admette une « semblable hypothèse. Quoi ! l'Angleterre fait à elle seule « plus de la moitié du commerce général avec les Indes et la « Chine ; elle possède en Asie un empire immense ; elle peut « réduire d'un tiers les frais de son commerce et rapprocher « son empire de moitié de la distance totale, et elle ne le lais- « serait pas faire ! Et pourquoi ? Pour empêcher les nations « méditerranéennes de profiter de leur situation pour faire, « dans les mers orientales, un peu plus de commerce qu'elles « n'en font aujourd'hui ; elle se priverait des avantages im- « menses qu'elle doit retirer, sous le rapport matériel et au « point de vue politique, de cette communication nouvelle, « uniquement parce que d'autres sont plus favorablement « placés qu'elle, comme si la situation géographique était « tout, et si, eu égard à toutes les circonstances, l'Angle- « terre n'avait pas plus à gagner à cette œuvre que toutes « les nations réunies. Enfin on redoute, dit-on, pour l'An-

« gleterre, la réduction qu'apporterait, dans le nombre des
« navires qui font le commerce de l'Inde, la diminution de
« plus d'un tiers dans la durée du voyage. L'expérience des
« chemins de fer n'a-t-elle pas prouvé, d'une manière qui a
« dépassé les prévisions des hommes les plus hardis, qu'une
« abréviation de distance et une diminution dans la durée
« du voyage ont pour conséquence forcée d'augmenter à
« l'infini les relations et les échanges. On ne comprend pas
« pourquoi ceux qui admettent cette objection ne conseillent
« pas au gouvernement anglais de prescrire actuellement
« pour le voyage des Indes la voie du cap Horn, car elle
« emploierait encore beaucoup plus de navires que celle du
« cap de Bonne-Espérance, et elle fournirait de meilleurs
« marins.

« Si, par impossible, les difficultés dont on me menace se
« produisaient, l'esprit public, si puissant en Angleterre, aurait
« bientôt fait justice des oppositions intéressées et des objec-
« tions surannées.

« *Signé* : Ferd. de Lesseps. »

Pièce justificative C.

LETTRE DE M. DE LESSEPS

« *A Monsieur le vicomte de Strattford de Redcliffe.*

« Constantinople, 28 février 1855.

« Il y a des questions qui demandent à être franchement abordées pour être bien résolues, de même qu'il y a des

plaies qui doivent être découvertes pour être guéries. La loyauté avec laquelle vous avez accueilli mes premières observations au sujet d'une affaire dont je ne me dissimule pas la gravité, m'encourage à soumettre à votre appréciation un point de vue qu'il me paraît utile d'envisager dans la question de l'Isthme de Suez. La haute influence que votre caractère et votre longue expérience vous donnent naturellement le droit d'exercer dans les décisions de votre gouvernement au sujet de toutes les questions orientales, me fait attacher un grand prix à ne rien négliger pour que Votre Excellence puisse former son opinion en toute connaissance de cause.

« Les résultats déjà obtenus par l'alliance intime de la France et de l'Angleterre, témoignent assez de quel avantage est cette union des deux peuples dans l'intérêt de l'équilibre européen et de la civilisation. Il y va donc de l'avenir et du bonheur de toutes les nations de l'univers de maintenir intact, de préserver de toute atteinte un état de choses qui, à l'éternel honneur des gouvernements qui l'ont constitué, peut seul, avec le temps, assurer à l'humanité les bienfaits du progrès et de la paix. De là, la nécessité de faire disparaître, à l'avance, toutes les causes de rupture et même de refroidissement entre les deux peuples; de là, par conséquent, l'impérieux devoir de rechercher, dans les futurs contingents, quelles sont les circonstances de nature à réveiller des sentiments séculaires d'antagonisme, et à provoquer, au sein de l'une ou de l'autre des deux nations, de ces émotions contre la violence desquelles la sagesse des gouvernements est impuissante à lutter. Les motifs d'une rivalité hostile tendent successivement à faire place à cette généreuse émulation qui enfante les grandes choses.

« En considérant la situation d'une manière générale, on

ne voit guère sur quel terrain et à quelle occasion s'engageraient de nouveau des luttes qui ont si longtemps ensanglanté le monde.

« Sont-ce les intérêts financiers et commerciaux qui peuvent diviser les deux peuples ? Mais les capitaux de la Grande-Bretagne, jetés dans toutes les entreprises de la France, et l'immense développement qu'a pris le commerce international établissent entre eux des liens qui chaque jour deviennent plus étroits. Sont-ce les intérêts politiques et les questions de principes ? Mais les deux nations n'ont plus qu'un même but, qu'une même ambition : le triomphe du droit sur la force, de la civilisation sur la barbarie. Sont-ce enfin de mesquines jalousies pour une extension territoriale ? Mais elles reconnaissent aujourd'hui que le globe est assez vaste pour offrir à l'esprit d'entreprise, qui anime leurs populations respectives, des pays à mettre en valeur, des créatures humaines à tirer de l'état de barbarie. Et, d'ailleurs, du moment que leurs pavillons flottent ensemble, les conquêtes de l'une profitent à l'activité de l'autre.

« Au premier abord, on n'aperçoit donc rien dans l'ensemble des choses qui puisse altérer nos bonnes relations avec l'Angleterre.

« Cependant, si l'on y regarde de près, une éventualité se présente qui, faisant partager aux cabinets les plus éclairés et les plus modérés les préjugés et les passions populaires, est capable de raviver de vieilles antipathies, et de compromettre, avec l'alliance, les biens dont elle doit être la source.

« Il est, en effet, un point du globe au libre parcours duquel se lie la puissance politique et commerciale de la Grande-Bretagne ; un point dont la France avait, pour sa part, dans les siècles passés, ambitionné la possession. Ce point, c'est

l'Egypte, route directe de l'Europe aux Indes, l'Egypte arrosée à plusieurs reprises du sang français.

« Il est superflu d'établir les motifs qui ne permettent pas à l'Angleterre de voir l'Egypte entre les mains d'une nation rivale sans opposer la plus énergique résistance ; mais ce dont il faut également tenir grand compte, c'est qu'avec des intérêts moins positifs, la France, sous l'empire de ses glorieuses traditions, sous l'impulsion d'autres sentiments plus instinctifs que raisonnés et par cela même tout puissants sur l'esprit impressionnable de ses habitants, ne saurait à son tour laisser à l'Angleterre la paisible domination de l'Egypte. Il est clair que, tant que la route de l'Inde est ouverte et sûre, que l'état du pays garantit la facilité et la promptitude des communications, l'Angleterre n'ira pas se créer les plus graves difficultés pour s'approprier un territoire qui, à ses yeux, n'a de valeur que comme voie de transit. Il est également évident que la France, dont la politique consiste, depuis cinquante ans, à contribuer à la prospérité de l'Egypte tant par ses conseils que par le concours d'un grand nombre de Français distingués dans les sciences, dans l'administration, dans tous les arts de la paix ou de la guerre, ne cherchera pas à réaliser, de ce côté, les projets d'une autre époque, aussi longtemps que l'Angleterre n'y mettra pas le pied.

« Mais qu'il arrive une de ces crises qui ont si souvent ébranlé l'Orient, qu'une circonstance se produise où l'Angleterre se trouve dans la rigoureuse obligation de prendre possession en Egypte pour empêcher qu'une autre puissance ne l'y précède, et qu'on nous dise s'il est possible que l'alliance résiste aux complications qu'un pareil événement ferait naître. Et pourquoi l'Angleterre se croirait-elle forcée de se rendre maîtresse de l'Egypte, au risque même de

rompre son alliance avec la France ? Par cette seule raison que l'Egypte est la route la plus courte, la plus directe de l'Angleterre à ses possessions orientales ; que cette route doit être constamment ouverte, et qu'en ce qui touche ce puissant intérêt, elle ne saurait jamais transiger. Ainsi, par la position que la nature lui a faite, l'Egypte peut être encore le sujet d'un conflit entre la France et la Grande-Bretagne, de telle sorte que cette chance de rupture disparaîtrait si, par un événement providentiel, les conditions géographiques de l'ancien monde étaient changées, et si la route des Indes, au lieu de traverser le cœur de l'Egypte, se trouvait reportée à ses limites et, étant ouverte à tout le monde, ne pouvait jamais être exposée à rester le privilége de personne.

« Eh bien ! cet événement qui doit être dans les vues de la Providence, est aujourd'hui à la portée des hommes. Il peut être accompli par l'industrie humaine. Il est réalisable par le percement de l'Isthme de Suez, entreprise à laquelle la nature n'oppose aucun obstacle, et où viendront certainement s'engager les capitaux libres de l'Angleterre aussi bien que d'autres pays.

« Que l'Isthme soit coupé ; que les flots de la Méditerranée se mêlent à ceux de l'Océan indien ; que le chemin de fer soit continué et terminé, et l'Egypte, en acquérant une plus grande valeur comme pays de production, de commerce intérieur, d'entrepôt et de transit général, perd sa périlleuse importance comme voie de communication incertaine ou contestée. La possession de son territoire, n'ayant plus d'intérêt pour l'Angleterre, cesse d'être l'objet d'une lutte possible entre cette puissance et la France ; l'union des deux peuples est désormais inaltérable, et le monde est préservé des calamités qu'entraînerait leur rupture. Ce résultat offre de telles garanties pour l'avenir qu'il suffit de l'indiquer pour appeler

sur l'entreprise destinée à l'assurer, la sympathie et les encouragements des hommes d'État dont les efforts ont pour but d'asseoir l'alliance anglo-française sur des bases inébranlables.

« Vous êtes un de ces hommes, Milord, et vous avez une trop grande part dans les débats de la haute politique, auxquels je suis étranger, pour que je n'aie pas le désir de vous faire entendre mes vœux.

« *Signé* : FERD. DE LESSEPS. »

Pièce justificative D.

DEUXIÈME ACTE DE CONCESSION

ET

CAHIER DES CHARGES

Pour la construction et l'exploitation du Canal maritime de Suez et dépendances.

Nous Mohammed-Saïd-Pacha, vice-roi d'Egypte,

Vu notre acte de concession, en date du 30 novembre 1854, par lequel nous avons donné à notre ami, M. Ferdinand de Lesseps, pouvoir exclusif à l'effet de constituer et diriger une *Compagnie universelle* pour le percement de l'Isthme de Suez, l'exploitation d'un passage propre à la grande navigation, la fondation ou l'appropriation de deux entrées suffisantes, l'une sur la Méditerranée, l'autre sur la mer Rouge, et l'établissement d'un ou deux ports;

M. Ferdinand de Lesseps nous ayant représenté que, pour constituer la Compagnie sus-indiquée dans les formes et conditions généralement adoptées pour les Sociétés de cette nature, il est utile de stipuler d'avance, dans un acte plus détaillé et plus complet, d'une part, les charges, obligations et redevances auxquelles cette Société sera soumise; d'autre part, les concessions, immunités et avantages auxquels elle aura droit, ainsi que les facilités qui lui seront accordées pour son administration;

Avons arrêté, comme suit, les conditions de la concession qui fait l'objet des présentes.

§ Ier. — CHARGES.

Article 1er. — La Société fondée par notre ami, M. Ferdinand de Lesseps, en vertu de notre concession du 30 novembre 1854, devra exécuter à ses frais, risques et périls, tous les travaux et constructions nécessaires pour l'établissement :

1° D'un Canal approprié à la grande navigation maritime, entre Suez dans la mer Rouge, et le golfe de Péluse dans la mer Méditerranée ;

2° D'un Canal d'irrigation approprié à la navigation fluviale du Nil, joignant le fleuve au Canal maritime sus-mentionné;

3° De deux branches d'irrigation et d'alimentation dérivées du précédent Canal et portant leurs eaux dans les deux directions de Suez et de Péluse.

Les travaux seront conduits de manière à être terminés dans un délai de six années, sauf les empêchements et retards provenant de force majeure.

Article 2. — La Compagnie aura la faculté d'exécuter les travaux dont elle est chargée par elle-même et en régie, ou de les faire exécuter par des entrepreneurs au moyen d'adju-

dications ou de marchés à forfait. Dans tous les cas, les quatre cinquièmes au moins des ouvriers employés à ces travaux seront Egyptiens.

Article 3. — Le Canal approprié à la grande navigation maritime sera creusé à la profondeur et à la largeur fixées par le programme de la Commission scientifique internationale.

Conformément à ce programme, il prendra son origine au port même de Suez; il empruntera le bassin dit des lacs Amers et le lac Timsah; il viendra déboucher dans la Méditerranée en un point du golfe de Péluse qui sera déterminé dans les projets définitifs à dresser par les ingénieurs de la Compagnie.

Article 4. — Le Canal d'irrigation approprié à la navigation fluviale dans les conditions dudit programme, prendra naissance à proximité de la ville du Caire, suivra la vallée (Ouadée) Toumilat (ancienne terre de Gessen), et débouchera dans le grand Canal maritime, au lac Timsah.

Article 5. — Les dérivations du Canal précédent s'en détacheront en amont du débouché dans le lac Timsah; de ce point, elles seront dirigées, d'un côté sur Suez, de l'autre côté sur Péluse, parallèlement au grand Canal maritime.

Article 6. — Le lac Timsah sera converti en un port intérieur propre à recevoir des bâtiments du plus fort tonnage.

La Compagnie sera tenue, en outre, si cela est nécessaire : 1° de construire un port d'abri à l'entrée du Canal maritime dans le golfe de Péluse; 2° d'améliorer le port et la rade de Suez, de manière à ce que les navires y soient également abrités

Article 7. — Le Canal maritime, les ports en dépendant, ainsi que le Canal de jonction du Nil et le Canal de dérivation, seront constamment entretenus en bon état par la Compagnie et à ses frais.

Article 8. — Les propriétaires riverains qui voudront fai arroser leurs terres au moyen de prises d'eau tirées des c naux construits par la Compagnie, pourront en obtenir d'el la concession moyennant le paiement d'une indemnité d'une redevance dont le chiffre sera fixé dans les conditio de l'article 17 ci-après.

Article 9. — Nous nous réservons de déléguer, au siége ad ministratif de la Compagnie, un commissaire spécial dont l traitement sera payé par elle, et qui représentera, près de so administration, les droits et les intérêts du gouvernement égyptien pour l'exécution des dispositions du présent.

Si le siége administratif de la Société est établi ailleurs qu'en Egypte, la Compagnie sera tenue de se faire représenter à Alexandrie par un agent supérieur nanti de tous les pouvoirs nécessaires pour assurer la bonne marche du service et les rapports de la Compagnie avec notre gouvernement.

§ 2. — CONCESSIONS.

Article 10. — Pour la construction des Canaux et dépendances, mentionnés dans les articles qui précèdent, le gouvernement égyptien abandonne à la Compagnie, sans aucun impôt ni redevance, la jouissance de tous les terrains n'appartenant pas à des particuliers, qui pourront être nécessaires.

Il lui abandonne également la jouissance de tous les terrains aujourd'hui incultes, n'appartenant pas à des particuliers, qui seront arrosés et mis en culture par ses soins et à ses frais, avec cette différence : 1° que les terrains compris dans cette dernière catégorie seront exempts de tout impôt pendant dix ans seulement, à dater de leur mise en rapport ;

2° que, passé ce terme, ils seront soumis, pendant le reste de la concession, aux obligations et aux impôts auxquels seront assujetties, dans les mêmes circonstances, les terres des autres provinces de l'Egypte; 3° que la Compagnie pourra ensuite, par elle-même ou par ses ayants-droit, conserver la jonissance de ces terrains et des prises d'eau nécessaires à leur fertilisation, à charge de payer au gouvernement égyptien les impôts établis sur les terres dans les mêmes conditions.

Article 11.— Pour déterminer l'étendue et les limites des terrains concédés à la Compagnie, dans les conditions du § 1er et du § 2 de l'article 10 qui précède, il est référé aux plans ci-annexés; étant expliqué qu'auxdits plans les terrains concédés pour la construction des Canaux et dépendances, sans impôts ni redevance, conformément au § 1er, sont teintés en noir, et que les terrains concédés pour être mis en culture en payant certains droits, conformément au § 2, sont teintés en bleu.

Sera considéré comme nul tout acte fait postérieurement à notre acte du 30 novembre 1854, qui aurait pour conséquence de créer à des particuliers, contre la Compagnie, ou des droits à indemnité qui n'existaient pas alors sur les terrains, ou des droits à indemnité plus considérables que ceux auxquels ils auraient pu prétendre à cette époque.

Article 12.— Le gouvernement égyptien livrera, s'il y a lieu, à la Compagnie, les terrains de propriété particulière dont la possession sera nécessaire à l'exécution des travaux et à l'exploitation de la concession, à charge par elle de payer aux ayants-droit de justes indemnités.

Les indemnités d'occupation temporaire ou d'expropriation définitive seront, autant que possible, réglées amiablement; en cas de désaccord, elles seront fixées par un tribunal arbi-

tral procédant sommairement et composé : 1° d'un arbitre choisi par la Compagnie; 2° d'un arbitre choisi par les intéressés; 3° d'un tiers-arbitre désigné par nous.

Les décisions du tribunal arbitral seront exécutoires immédiatement et sans appel.

Article 13. — Le gouvernement égyptien accorde à la Compagnie concessionnaire, pour toute la durée de la concession, la faculté d'extraire des mines et carrières appartenant au domaine public, sans payer aucun droit, impôt, ni indemnité, tous les matériaux nécessaires aux travaux de construction et d'entretien des ouvrages et établissements dépendant de l'entreprise.

Il exonère, en outre, la Compagnie de tous droits de douane, d'entrée et autres, pour l'introduction en Egypte de toutes machines et matières quelconques qu'elle fera venir de l'étranger pour les besoins de ses divers services en cours de construction ou d'exploitation.

Article 14. — Nous déclarons solennellement, pour nous et nos successeurs, sous la réserve de la ratification de Sa Majesté Impériale le Sultan, le grand Canal maritime de Suez à Péluse et les ports en dépendant, ouverts à toujours, comme passages neutres, à tous navires de commerce traversant d'une mer à l'autre, sans aucune distinction, exclusion ni préférence de personnes ou de nationalités, moyennant le paiement des droits et l'exécution des règlements établis par la Compagnie universelle concessionnaire pour l'usage dudit Canal et dépendances.

Article 15. — En conséquence du principe posé dans l'article précédent, la Compagnie universelle concessionnaire ne pourra, dans aucun cas, accorder à aucun navire, Compagnie ou particulier, aucuns avantages ou faveurs qui ne soient accordés à tous autres navires, Compagnies ou particuliers, dans les mêmes conditions.

Article 16.— La durée de la Société est fixée à quatre-vingt-dix-neuf années, à compter de l'achèvement des travaux et de l'ouverture du Canal maritime à la grande navigation.

A l'expiration de cette période, le gouvernement égyptien rentrera en possession du Canal maritime construit par la Compagnie, à charge par lui, dans ce cas, de reprendre tout le matériel et les approvisionnements affectés au service maritime de l'entreprise et d'en payer à la Compagnie la valeur telle qu'elle sera fixée, soit amiablement, soit à dire d'experts.

Néanmoins, si la Compagnie conservait la concession par périodes successives de quatre-vingt-dix-neuf années, le prélèvement stipulé au profit du gouvernement égyptien par l'article 18 ci-après serait porté pour la seconde période à 20 0/0, pour la troisième période à 25 0/0, et ainsi de suite, à raison de 5 0/0 d'augmentation pour chaque période, sans que toutefois ce prélèvement puisse jamais dépasser 35 0/0 des produits nets de l'entreprise.

Article 17.— Pour indemniser la Compagnie des dépenses de construction, d'entretien et d'exploitation qui sont mises à sa charge par les présentes, nous l'autorisons, dès à présent, et pendant toute la durée de sa jouissance, telle qu'elle est déterminée par les paragraphes 1er et 3 de l'article précédent, à établir et percevoir, pour le passage dans les Canaux et les Ports en dépendant, des droits de navigation, de pilotage, de remorquage, de halage ou de stationnement, suivant des tarifs qu'elle pourra modifier à toute époque, sous la condition expresse :

1° De percevoir ces droits, sans aucune exception ni faveur, sur tous les navires, dans des conditions identiques ;

2° De publier les tarifs, trois mois avant la mise en vigueur,

dans les capitales et les principaux ports de commerce des pays intéressés ;

3° De ne pas excéder, pour le droit spécial de navigation, le chiffre maximum de 10 francs par tonneau de capacité des navires et par tête de passager.

La Compagnie pourra également, pour toutes les prises d'eau accordées à la demande de particuliers, en vertu de l'article 8 ci-dessus, percevoir, d'après des tarifs qu'elle fixera, un droit proportionnel à la quantité d'eau absorbée et à l'étendue des terrains arrosés.

Article 18. — Toutefois, en raison des concessions de terrains et autres avantages accordés à la Compagnie par les articles qui précèdent, nous réservons, au profit du gouvernement égyptien, un prélèvement de 15 0/0 sur les bénéfices nets de chaque année, arrêtés et répartis par l'Assemblée générale des actionnaires.

Article 19. — La liste des membres fondateurs qui ont conconru par leurs travaux, leurs études et leurs capitaux, à la réalisation de l'entreprise avant la fondation de la Société, sera arrêtée par nous.

Après le prélèvement stipulé au profit du gouvernement égyptien par l'article 18 ci-dessus, il sera attribué, dans les produits nets annuels de l'entreprise, une part de 10 0/0 aux membres fondateurs ou à leurs héritiers ou ayants-cause.

Article 20. — Indépendamment du temps nécessaire à l'exécution des travaux, notre ami et mandataire M. Ferdinand de Lesseps présidera et dirigera la Société, comme premier fondateur, pendant dix ans à partir du jour où s'ouvrira la période de jouissance de la concession de quatre-vingt-dix-neuf années, aux termes de l'article 16 ci-dessus.

Article 21. — Sont approuvés les statuts ci-annexés de la Société créée sous la dénomination de *Compagnie universelle*

du Canal maritime de Suez, la présente approbation valant autorisation de constitution, dans la forme des Sociétés anonymes, à dater du jour où le capital social sera entièrement souscrit.

Article 22. — Comme témoignage de l'intérêt que nous attachons au succès de l'entreprise, nous promettons à la Compagnie le loyal concours du gouvernement égyptien, et nous invitons expressément, par les présentes, les fonctionnaires et agents de tous les services de nos administrations à lui donner en toute circonstance aide et protection.

Nos ingénieurs Linant-Bey et Mougel-Bey, que nous mettons à la disposition de la Compagnie pour la direction et la conduite des travaux ordonnés par elle, auront la surveillance supérieure des ouvriers et seront chargés de l'exécution des règlements qui concerneront la mise en œuvre des travaux.

Article 23. — Sont rapportées toutes dispositions de notre ordonnance du 30 novembre 1854, et autres qui se trouveraient en opposition avec les clauses et conditions du présent cahier des charges, lequel fera seul loi pour la concession à laquelle il s'applique.

Fait à Alexandrie, le 5 janvier 1856.

A mon dévoué ami, de haute naissance et de rang élevé,
Monsieur Ferdinand de Lesseps.

La concession accordée à la Compagnie universelle du Canal de Suez devant être ratifiée par Sa Majesté Impériale le Sultan, je vous remets cette copie authentique, afin que vous puissiez constituer ladite Compagnie financière.

Quant aux travaux relatifs au percement de l'Isthme, elle

pourra les exécuter elle-même dès que l'autorisation de Sublime-Porte m'aura été accordée.

Alexandrie, le 26 rebi-ul-akher 1272 (5 janvier 1856).

O Cachet de S. A. le Vice-Roi.

Pour traduction conforme à l'original en langue turque, dépo aux archives du cabinet :

Le Secrétaire des commandements de S. A. le Vice-Roi,

Signé : **KŒNIG-BEY.**

Pièce justificative **E.**

STATUTS

DE LA

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL MARITIME DE SUEZ

TITRE PREMIER.

FORMATION ET OBJET DE LA SOCIÉTÉ. — DÉNOMINATION. — SIÉGE. — DURÉE.

ARTICLE PREMIER. — Il est formé, entre les souscripteurs et propriétaires des actions créées ci-après, une Société anonyme sous la dénomination de *Compagnie universelle du Canal maritime de Suez.*

ARTICLE 2. — Cette Société a pour objet :

1° La construction d'un Canal maritime de grande navi

gation entre la mer Rouge et la Méditerranée, de Suez au golfe de Péluse;

2° La construction d'un Canal de navigation fluviale et d'irrigation joignant le Nil au Canal maritime, du Caire au lac Timsah;

3° La construction de deux Canaux de dérivation, se détachant du précédent en amont de son débouché dans le lac Timsah, et amenant ses eaux dans les deux directions de Suez et de Péluse;

4° L'exploitation desdits Canaux et des entreprises diverses qui s'y rattachent;

5° Et l'exploitation des terrains concédés.

Le tout aux clauses et conditions de la concession, telle qu'elle résulte des ordonnances de S. A. le Vice-Roi d'Egypte, en date du 30 novembre 1854 et du 5 janvier 1856 : la première, donnant pouvoir spécial et exclusif à M. de Lesseps de constituer et diriger, comme premier fondateur-président, une Société en vue de ces entreprises; la seconde, portant concession desdits Canaux et de leurs dépendances à cette Société, avec toutes les charges et obligations, tous les droits et avantages qui y sont attachés par le gouvernement égyptien.

Article 3. — La Société a son siège à Alexandrie et son domicile administratif à Paris.

Article 4. — La Société commence à dater du jour de la signature de l'acte social, portant souscription de la totalité des actions. Sa durée est égale à la durée de la concession.

Article 5. — Les comptes des dépenses faites antérieurement à la constitution de la Société, soit par S. A. le Vice-Roi d'Egypte, soit par M. Ferdinand de Lesseps agissant en vertu des pouvoirs dont il était investi pour arriver à la réalisation de l'entreprise, seront réglés par le Conseil d'ad-

ministration, qui en autorisera le remboursement à qui de droit.

TITRE II.

FONDS SOCIAL. — ACTIONS. — VERSEMENTS.

Article 6. — Le fonds social est fixé à *deux cent millions de francs*, représentés par *quatre cent mille actions*, à raison de cinq cents francs chacune.

Article 7. — Les titres d'actions et d'obligations, dont le Conseil d'administration détermine la forme et le modèle, sont libellés en langue turque, allemande, anglaise, française et italienne.

Article 8. — Le montant de chaque action est payable en espèces, dans la Caisse sociale ou chez les représentants de la Compagnie à Alexandrie, Amsterdam, Constantinople, Londres, New-York, Paris, Saint-Pétersbourg, Vienne, Gênes, Barcelone, et autres villes qui seraient désignées par le Conseil d'administration, au cours du change, soit sur Paris, soit sur Alexandrie, au choix de la Compagnie.

Article 9. — Les versements s'opèrent conformément aux appels faits par le Conseil au moyen d'annonces publiées deux mois à l'avance par l'insertion dans deux journaux, et, à défaut de journaux, par l'affichage à la Bourse, dans les villes désignées dans l'article 8 ci-dessus.

Article 10. — Si le Conseil juge qu'il n'y a pas lieu d'appeler, au moment de la souscription, le versement immédiat de la partie du capital nécessaire, aux termes de l'article 12 ci-après, pour l'émission des titres au porteur, le premier versement peut être constaté par la délivrance de certificats nominatifs provisoires.

Ces certificats portent un numéro d'ordre; ils sont déta-

chés d'un registre à souche et timbrés du timbre sec de la Compagnie. Ils sont signés par deux administrateurs ou par un administrateur et un délégué du Conseil d'administration.

Article 11. — Les certificats nominatifs peuvent être négociés, au moyen d'un transfert signé par le cédant et le cessionnaire et inscrit sur les registres établis dans les bureaux de la Compagnie ou de ceux de ses représentants désignés à cet effet par le Conseil, partout où besoin sera.

Mention est faite du transfert au dos des titres par un administrateur ou par un agent à ce commis.

La Compagnie peut exiger que la signature des parties soit dûment certifiée.

Article 12. — Les souscripteurs primitifs et leurs cessionnaires restent solidairement engagés jusqu'au paiement intégral de 30 p. 0/0 sur le montant de chaque action.

Après le versement de 30 p. 0/0 sur le montant de chaque action, les certificats nominatifs peuvent être échangés contre des titres au porteur provisoires.

Article 13. — Chaque versement effectué est inscrit sur les titres auxquels il s'applique.

Après libération intégrale opérée, il est délivré au porteur des actions définitives.

Article 14. — A défaut de versement aux époques déterminées, l'intérêt est dû pour chaque jour de retard à raison de 5 p. 0/0 par an.

La Société peut, en outre, faire vendre les actions dont les versements sont en retard.

A cet effet, les numéros de ces actions sont publiés, conformément aux prescriptions de l'article 9 ci-dessus pour les appels de fonds, avec indication des conséquences du retard apporté dans le versement.

Deux mois après cette publication, la Société, sans mise en demeure et sans autre formalité ultérieure, a le droit de faire procéder à la vente desdites actions pour le compte et aux risques et périls des retardataires.

Cette vente est faite sur duplicata, en une ou plusieurs fois, à la Bourse de Paris ou à celle de Londres, par le ministère d'un agent de change.

Les titres antérieurs des actions ainsi vendues deviennent nuls de plein droit, par le fait même de la vente; il est délivré aux acquéreurs des titres nouveaux qui portent les mêmes numéros et qui sont seuls valables.

En conséquence, tout titre qui ne porte pas la mention régulière des versements exigibles cesse d'être négociable.

Les mesures qui font l'objet du présent article n'excluent pas l'exercice simultané par la Société, si elle le juge utile, des moyens ordinaires de droit contre les actionnaires en retard.

Article 15. — Les sommes provenant des ventes effectuées en vertu de l'article précédent, déduction faite des frais et des intérêts, sont imputées, dans les termes de droit, sur ce qui est dû par l'actionnaire exproprié ou par ses cédants, qui restent responsables de la différence, s'il y a déficit, et qui bénéficient de l'excédant, si excédant il y a.

Article 16. — Les actions définitives sont au porteur, la cession s'en opère par la simple tradition du titre.

Les actions définitives sont extraites d'un registre à souche, numérotées et revêtues de la signature de deux administrateurs, ou d'un administrateur et d'un délégué du Conseil d'administration.

Elles portent le timbre sec de la Compagnie.

Article 17. — Le Conseil d'administration peut autoriser le dépôt et la conservation des titres au porteur dans la

Caisse sociale. — Il détermine, dans ce cas, la forme des certificats nominatifs de dépôt, les conditions de leur délivrance et les garanties dont l'exécution de cette mesure doit être entourée dans l'intérêt de la Société et des actionnaires.

Article 18. — Chaque action donne droit à une part proportionnelle dans la propriété de l'actif social.

Article 19. — Toute action est indivisible. La Société ne reconnaît qu'un propriétaire pour chaque action.

Article 20. — Les droits et les obligations attachés à l'action suivent le titre dans les mains où il se trouve.

La possession d'une action emporte de plein droit adhésion aux Statuts de la Société et aux résolutions de l'Assemblée générale des actionnaires.

Article 21. — Les héritiers ou créanciers d'un actionnaire ne peuvent, sous quelque prétexte que ce soit, provoquer l'apposition des scellés sur les biens, valeurs ou revenus de la Société, en demander le partage ou la licitation, ni s'immiscer en aucune manière dans son administration. Ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux comptes annuels approuvés par l'Assemblée générale des actionnaires.

Article 22. — Les actionnaires ne sont engagés que jusqu'à concurrence du capital de leurs actions, au-delà duquel tout appel de fonds est interdit.

Article 23. — Le Conseil peut autoriser la libération anticipée des actions, mais seulement par mesure générale applicable à tous les actionnaires.

TITRE III.

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Article 24. — La Société est administrée par un Conseil

composé de *trente-deux* membres représentant les principales nationalités intéressées à l'entreprise.

Un Comité, choisi dans son sein, est spécialement chargé de la direction et de la gestion des affaires de la Société.

Article 25. — Les administrateurs ne contractent, en raison de leurs fonctions, aucune obligation personnelle ou solidaire. Ils ne répondent que de l'exécution de leur mandat.

Article 26. — Les administrateurs sont nommés par l'Assemblée générale des actionnaires pour *huit* années.

Le Conseil se renouvelle, en conséquence, chaque année, par *huitième*. Jusqu'à ce que l'entier renouvellement du Conseil ait établi l'ordre de roulement, les membres sortants sont désignés annuellement par le sort.

Les administrateurs sortants peuvent toujours être réélus.

Article 27. — En cas de vacances provenant de démissions ou de décès, il est pourvu provisoirement au remplacement par le Conseil d'administration jusqu'à la prochaine Assemblée générale des actionnaires.

Les administrateurs ainsi nommés ne demeurent en fonctions que pendant le temps restant à courir pour l'exercice de leurs prédécesseurs.

Article 28. — Chaque administrateur doit être propriétaire de *cent actions*, qui sont inaliénables et restent déposées dans la caisse sociale pendant toute la durée de ses fonctions.

Article 29. — Une part de 3 0/0 dans les bénéfices nets annuels est attribuée aux administrateurs en raison de leurs peines et soins.

Pendant la durée des travaux et, au besoin, pendant les premières années qui suivront l'ouverture du Canal maritime à la grande navigation, il est attribué au Conseil, pour tenir lieu de la part de 3 0/0 stipulée ci-dessus, une allocation annuelle qui sera comprise dans les frais d'administration, et

dont le montant sera fixé par la première Assemblée générale des actionnaires.

Le Conseil d'administration détermine l'attribution particulière qui doit être faite sur cette somme ou sur les 3 0/0 dans les bénéfices aux membres du Comité de direction.

Article 30. — Le Conseil d'administration nomme chaque année, parmi ses membres, un président et trois vice-présidents.

Le président et les vice-présidents peuvent toujours être réélus.

En cas d'absence du président et des vice-présidents, le Conseil désigne, à chaque séance, celui de ses membres qui doit en remplir les fonctions.

Article 31. — Le Conseil d'administration se réunit au moins une fois par mois. Il se réunit, en outre, sur la convocation du président, aussi souvent que l'exigent les intérêts de la Société.

Les décisions sont prises à la majorité des voix des membres présents.

En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Sept administrateurs au moins doivent être présents pour valider les délibérations du Conseil.

Lorsque sept administrateurs seulement sont présents, les décisions, pour être valables, doivent être prises à la majorité de cinq voix.

Article 32. — Le secrétaire-général de la Compagnie assiste aux séances du Conseil d'administration avec voix consultative.

Article 33. — Les délibérations du Conseil d'administration sont constatées par des procès-verbaux signés par le président et l'un des membres présents à la séance.

Les copies ou extraits de ces procès-verbaux doivent, pour

être produits valablement en justice ou ailleurs, être certifiés par le secrétaire-général de la Compagnie.

Un extrait des décisions rendues à chaque séance, dûment certifié, est envoyé, dans les huit jours qui suivent la réunion, à chaque administrateur absent..

Article 34. — Le Conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour l'administration des affaires de la Société.

Il arrête les propositions à soumettre à l'Assemblée générale des actionnaires, en vertu de l'article 56 ci-après.

Il statue sur les propositions du Comité de direction concernant les objets suivants, savoir :

1° Nomination et révocation des fonctionnaires et agents supérieurs de la Compagnie ; fixation de leurs attributions et de leur traitement ;

2° Placements temporaires des fonds disponibles ;

3° Etudes et projets, plans et devis pour l'exécution des travaux ;

4° Marchés à forfait ;

5° Acquisitions, ventes et échange d'immeubles, achats de navires ou de machines nécessaires pour l'exécution des travaux et l'exploitation de l'entreprise ;

6° Budgets annuels ;

7° Fixation et modification des droits de toute nature à percevoir en vertu de la concession ; conditions et mode de perception des tarifs ;

8° Disposition du fonds de réserve ;

9° Disposition du fonds de retraite, de secours et d'encouragement pour les employés ;

10° Réglementation de la caisse des dépôts pour les actions et obligations de la Société.

Article 35. — Le Conseil nomme ceux de ses membres qui doivent faire partie du Comité de Direction.

Il peut déléguer à un ou à plusieurs administrateurs, aux fonctionnaires, employés de la Compagnie ou autres, tout ou partie de ses pouvoirs par un mandat spécial et pour une ou plusieurs affaires ou objets déterminés.

Article 36. — Nul ne peut voter dans le Conseil par procuration.

Lorsque le Conseil doit délibérer sur des modifications à apporter dans les tarifs ou dans les statuts, sur des emprunts ou augmentation de capital social sur des demandes de concessions nouvelles, des traités de fusion avec d'autres entreprises, sur la dissolution et la liquidation de la Société, les administrateurs absents doivent, un mois à l'avance, être informés de l'objet de la délibération et invités à venir prendre part au vote, ou à adresser leur opinion par écrit an président, qui en donne lecture en séance; après quoi, les décisions sont prises à la majorité des voix des membres présents.

TITRE IV.

COMITÉ DE DIRECTION.

Article 37. — Le Comité de direction, constitué en vertu des dispositions de l'article 24 ci-dessus, est composé du président du Conseil d'administration et de quatre administrateurs spécialement délégués.

Article 38. — Le Comité de direction se réunit, à la convocation du président, autant de fois que cela est nécessaire pour la bonne marche du service et au moins une fois par semaine.

Article 39. — Il est tenu procès-verbal des séances du Comité de direction. Ces procès-verbaux sont signés par un des administrateurs présents à la séance.

Les extraits de ces procès-verbaux, pour être valablement produits en justice ou ailleurs, doivent être visés par le président et certifiés par le secrétaire-général de la Compagnie.

Article 40. — Le Comité de direction est investi de tous pouvoirs pour la gestion des affaires de la Société.

Il pourvoit à l'exécution tant des obligations imposées par le cahier des charges et les statuts, que des résolutions adoptées par l'Assemblée générale et des décisions du Conseil d'administration.

Il soumet au Conseil d'administration les propositions relatives aux objets définis à l'article 34 ci-dessus.

Il représente la Société et agit en son nom, par un ou plusieurs de ses membres, dans tous les cas où une disposition expresse n'exige pas l'intervention de l'Assemblée générale des actionnaires ou du Conseil d'administration, notamment en ce qui concerne les objets ci-après :

1° Nomination et révocation des employés, fixation de leurs fonctions et de leur solde ;

2° Travail des bureaux ;

3° Règlemnets et ordres de service ;

4° Ordonnancement et règlement des dépenses ;

5° Transferts de rentes, d'effets publics et de commerce ;

6° Perception de droits, recouvrement de créances, quittances et mainlevées avec ou sans paiement, instances judiciaires et administratives, mesures conservatoires ;

7° Défenses en justice, compromis, transactions, désistements ;

8° Traités, marchés, adjudications, achats de mobiliers, baux et locations.

Les actions judiciaires en demandant ou en défendant sont dirigées par ou contre le président et les membres composant le Comité de direction.

En conséquence, les notifications ou significations sont faites et reçues par le Comité de direction au nom de la Société.

Les décisions du Comité, les actes et engagements approuvés par lui sont signés par le président ou par deux membres du Comité délégués à cet effet.

Article 41. — Le Comité de direction et le président du Conseil peuvent déléguer, par procuration authentique, à un ou plusieurs administrateurs, fonctionnaires de la Compagnie, employés ou autres, le pouvoir de signer tous les actes et engagements mentionnés ci-dessus.

Article 42. — Un administrateur délégué comme agent supérieur et chef de service réside à Alexandrie.

Il est investi de tous les pouvoirs nécessaires pour l'exécution des travaux et la marche de l'exploitation.

Il représente la Compagnie dans tous ses rapports avec le gouvernement égyptien et les tiers.

TITRE V.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES ACTIONNAIRES.

Article 43. — L'Assemblée générale régulièrement constituée représente l'universalité des actionnaires.

Article 44. — L'Assemblée générale se compose de tous les actionnaires, propriétaires d'au moins vingt-cinq actions.

Elle est régulièrement constituée, lorsque les actionnaires qui la composent sont au nombre de quarante et représentent le vingtième du fonds social.

Article 45. — Lorsque, sur une première convocation, les actionnaires présents ne remplissent pas les conditions spécifiées ci-dessus pour constituer la validité des délibérations de l'Assemblée générale, la réunion est ajournée de

plein droit, et l'ajournement ne peut être moindre de deux mois.

Une seconde convocation est faite dans la forme prescrite par l'article 47 ci-après.

Les délibérations de l'Assemblée générale dans cette seconde réunion, ne peuvent porter que sur les objets à l'ordre du jour de la première. Ces délibérations sont valables quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées.

Article 46. — L'Assemblée générale se réunit, chaque année, dans la première quinzaine du mois de mai.

Elle se réunit, en outre, extraordinairement, toutes les fois que le Conseil d'administration en reconnaît l'utilité.

Article 47. — Les convocations ordinaires et extraordinaires sont faites par un avis publié deux mois avant l'époque de la réunion dans les formes prescrites pour les appels de fonds, par l'article 9 ci-dessus.

Article 48. — Les actionnaires, pour avoir le droit d'assister ou de se faire représenter à l'Assemblée générale, doivent justifier, au domicile de la Société, au moins cinq jours avant la réunion, du dépôt fait de leurs titres dans la caisse sociale, ou chez un représentant de la Compagnie désigné à cet effet par le Conseil d'administration, dans les villes dénommées à l'article 8 ci-dessus.

Les dépôts faits dans ces conditions donnent droit à la remise de cartes d'admission nominatives.

Les actionnaires porteurs de certificats de dépôt ont également la faculté de se faire représenter aux Assemblées générales par des mandataires munis de pouvoirs réguliers, dont la forme est déterminée par le Conseil d'administration.

Les fondés de pouvoirs doivent déposer leurs procurations au domicile de la Société, cinq jours au moins avant la réunion.

Nul ne peut représenter un actionnaire à l'Assemblée, s'il n'est lui-même membre de cette Assemblée.

Article 49. — L'Assemblée générale est présidée par le président ou par l'un des vice-présidents du Conseil d'administration, et, à leur défaut, par un administrateur nommé par le Conseil.

Les deux plus forts actionnaires présents au moment de l'ouverture de la séance, et qui acceptent, sont nommés scrutateurs.

Le président désigne le secrétaire.

Article 50. — Les délibérations de l'Assemblée générale sont prises à la majorité des voix des membres présents ou régulièrement représentés, conformément à l'article 48 ci-dessus.

En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Article 51. — Vingt-cinq actions donnent droit à une voix ; le même actionnaire ne peut réunir plus de *dix voix*, soit comme actionnaire, soit comme mandataire.

Article 52. — Le scrutin secret peut être réclamé par *dix* membres.

Article 53. — Les délibérations de l'Assemblée générale sont constatées par des procès-verbaux signés par le président, par les scrutateurs et par le secrétaire.

Les copies ou extraits de ces procès-verbaux, pour être valablement produits en justice ou ailleurs, doivent être certifiés par le secrétaire général de la Compagnie.

Article 54. — Une feuille de présence, destinée à constater le nombre des membres assistant à l'Assemblée et celui des actions représentées par chacun d'eux, reste annexée à la minute du procès-verbal, ainsi que les pouvoirs conférés par les actionnaires absents.

Cette feuille doit être signée par chaque actionnaire à son entrée à la séance.

Article 55. — L'ordre du jour de l'Assemblée générale est arrêté par le Conseil d'administration.

Aucune autre question que celles posées à l'ordre du jour ne peut être mise en délibération.

Article 56. — L'Assemblée générale entend les rapports du Conseil d'administration sur la situation et les intérêts de la Société. Elle délibère sur ses propositions, en se renfermant dans les limites des statuts et du cahier des charges, concernant tous les intérêts de la Compagnie. Elle nomme les administrateurs en remplacement des membres du Conseil sortants ou à remplacer. Elle confère, lorsqu'il y a lieu, au Conseil les pouvoirs nécessaires pour la suite à donner à ses résolutions.

L'approbation de l'Assemblée générale est nécessaire pour toute décision statuant sur les objets ci-après, savoir :

1° Concessions nouvelles;

2° Fusion avec d'autres entreprises;

3° Modifications aux statuts de la Société;

4° Dissolution de la Société;

5° Augmentation du capital social;

6° Emprunts;

7° Règlement des comptes de premier établissement en fin de l'exécution des travaux;

8° Règlement des comptes annuels;

9° Fixation de la retenue pour le fonds de réserve;

10° Fixation du dividende à distribuer annuellement aux actions.

Article 57. — Les délibérations relatives aux objets mentionnés à l'article 56, paragraphes 1er, 2e, 3e, 4e, 5e et 6e, doivent, pour être valables, être prises par une Assemblée réunissant au moins le dixième du fonds social et à la majorité des deux tiers des voix des membres présents, au nombre de cinquante au moins.

Lorsque, sur une première convocation, les actionnaires présents ne remplissent pas ces conditions, il est procédé à une deuxième convocation, conformément aux prescriptions de l'article 47 ci-dessus.

Les délibérations de l'Assemblée générale réunie en vertu de cette deuxième convocation sont valables quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées.

Article 58. — Les délibérations de l'Assemblée générale prises conformément aux statuts obligent tous les actionnaires, même ceux qui sont absents ou dissidents.

TITRE VI.

COMPTES ANNUELS. — AMORTISSEMENT. — INTÉRÊTS. FONDS DE RÉSERVE. — DIVIDENDES.

Article 59. — Pendant l'exécution des travaux, il est payé annuellement aux actionnaires un intérêt de 5 0/0 sur les sommes par eux versées, en exécution de l'article 9 ci-dessus.

Il est pourvu au paiement de ces intérêts par le produit des placements temporaires de fonds et autres produits accessoires, et au besoin sur le capital social.

Article 60. — Après l'achèvement des travaux, le compte des recettes et dépenses de la Compagnie pendant la durée de ces travaux est arrêté et soumis à l'Assemblée générale des actionnaires par le Conseil d'administration.

Article 61. — A dater de l'ouverture du Canal maritime à la grande navigation, un inventaire général de l'actif et du passif de la Société au 31 décembre précédent, est dressé dans le premier trimestre de chaque année. Cet inventaire est soumis à l'Assemblée générale des actionnaires réunie dans le courant du mois de mai suivant.

Article 62. — Les produits annuels de l'entreprise servent d'abord à acquitter dans l'ordre ci-après :

1° Les dépenses d'entretien et d'exploitation, les frais d'administration, et généralement toutes les charges sociales;

2° L'intérêt et l'amortissement des emprunts qui peuvent avoir été contractés ;

3° *Cinq pour cent* du capital social pour servir aux actions amorties et non amorties, un intérêt annuel de *vingt-cinq francs* par actions, les intérêts afférents aux actions amorties devant rentrer au fonds d'amortissement, constitué conformément à l'article 66 ci-après ;

4° *Quatre centièmes* pour cent du capital social également applicables à ce fonds d'amortissement ;

5° La retenue destinée à constituer ou à compléter un fonds de réserve pour les dépensss imprévues, conformément aux dispositions de l'article 69 ci-après.

L'excédant des produits annuels, après ces divers prélèvements, constitue les produits nets ou bénéfices de l'entreprise.

Article 63. — Les produits nets ou bénéfices de l'entreprise sont répartis de la manière suivante :

1° 15 0/0 au gouvernement égyptien ;

2° 10 0/0 aux fondateurs ;

3° 3 0/0 aux administrateurs ;

4° 2 0/0 pour la constitution d'un fonds destiné à pourvoir aux retraites, aux secours, aux indemnités ou gratifications accordés, suivant qu'il y a lieu, par le Conseil, aux employés ;

5° 70 0/0 comme dividende à répartir entre toutes les actions amorties et non amorties indistinctement.

Article 64. — Le paiement des intérêts et dividendes est

fait à la caisse sociale, ou chez les représentants désignés par le Conseil d'administration dans les villes dénommées à l'article 8 ci-dessus.

Le paiement des intérêts est fait en deux termes, le 1er juillet et le 1er janvier de chaque année.

Le dividende est payé le 1er juillet.

Toutefois, le Conseil peut, lorsqu'il juge qu'il y a lieu, autoriser le paiement d'un à-compte de dividende le 1er janvier.

Chaque paiement est annoncé au moyen de publications faites conformément aux prescriptions de l'article 9 ci-dessus pour les appels de fonds.

Article 65. — Les intérêts et dividendes qui ne sont pas réclamés à l'expiration de cinq années après l'époque annoncée pour le paiement sont acquis à la Société.

Article 66. — L'amortissement des actions est effectué en quatre-vingt-dix-neuf ans, suivant le tableau d'amortissement dressé en exécution des présents statuts.

Il est pourvu à cet amortissement, ainsi qu'il a été dit à l'article 62 ci-dessus, au moyen d'une annuité de 0 fr. 04 0/0 du capital social et de l'intérêt à 5 0/0 des actions successivement remboursées.

S'il arrivait que, dans le cours d'une ou de plusieurs années, les produits nets de l'entreprise fussent insuffisants pour assurer le remboursement du nombre d'actions à amortir, la somme nécessaire pour compléter le fonds d'amortissement serait prélevée sur la réserve, et, à défaut, sur les premiers produits nets disponibles des années suivantes, par préférence et antériorité à toute attribution de dividende.

La désignation des actions à rembourser a lieu au moyen d'un tirage au sort fait publiquement chaque année au domicile de la Société, aux époques et suivant la forme déterminées par le Conseil.

Article 67. — Les numéros des actions désignées par le sort pour être remboursées, sont annoncés au moyen de publications faites conformément aux prescriptions de l'article 9 ci-dessus.

Article 68. — Le remboursement des actions désignées par le tirage au sort pour être amorties, est fait aux lieux indiqués pour le paiement des intérêts et dividendes par l'article 64 ci-dessus.

Les porteurs d'actions amorties conservent les mêmes droits que les porteurs d'actions non amorties, à l'exception de l'intérêt à 5 0/0 du capital qui leur a été remboursé.

Article 69.— La retenue opérée pour la constitution ou le complément du fonds de réserve, conformément au paragraphe 5e de l'article 62 ci-dessus, est de 5 0/0 des produits annuels, après déduction des charges définies aux paragraphes 1er, 2e, 3e et 4e du même article.

Lorsque le fonds de réserve atteint le chiffre de *cinq millions* de francs, l'Assemblée générale des actionnaires peut, sur la proposition du Conseil, réduire ou suspendre la retenue annuelle à ce affectée ainsi qu'il vient d'être expliqué.

Cette retenue reprend cours et effet dès que le fonds de réserve descend au-dessous de *cinq millions de francs*.

Article 70. — La part attribuée aux fondateurs dans les bénéfices annuels de l'entreprise par le cahier des charges est représentée par des titres spéciaux dont le Conseil détermine le nombre, la nature et la forme.

Dans tous les cas, les prescriptions des articles 17, 18, 19 et 21, ci-dessus, concernant les actions, sont également applicables aux titres des fondateurs, dont les droits suivent ceux des actionnaires sur la jouissance des terrains faisant partie de la concession.

TITRE VII.

MODIFICATIONS AUX STATUTS. — LIQUIDATION.

Article 71. — Si l'expérience fait reconnaître l'utilité d'apporter des modifications ou additions aux présents statuts, l'Assemblée générale y pourvoit dans la forme déterminée à l'article 57.

Les résolutions de l'Assemblée à cet égard ne sont toutefois exécutoires qu'après l'approbation du gouvernement égyptien.

Tous pouvoirs sont donnés d'avance au Conseil d'administration, délibérant à la majorité des deux tiers des voix des membres présents dans une réunion spéciale à cet effet, pour consentir les changements que le gouvernement égyptien jugerait nécessaire d'apporter aux modifications votées par l'Assemblée générale.

Article 72. — Dans le cas de dissolution de la Société, l'Assemblée générale, sur la proposition du Conseil d'administration, détermine le mode à adopter, soit pour la liquidation, soit pour la reconstitution d'une Société nouvelle.

TITRE VIII.

ATTRIBUTIONS DE JURIDICTION. — CONTESTATIONS.

Article 73. — La Société étant contituée, avec approbation du gouvernement égyptien, sous la forme anonyme, par analogie aux Sociétés anonymes autorisées par le gouvernement français, elle est régie par les principes de ces dernières Sociétés

Quoique ayant son siége social à Alexandrie, la Société fait élection de domicile légal et attributif de juridiction à son domicile administratif à Paris, où doivent lui être faites toutes significations.

Article 74. — Toutes les contestations qui peuvent s'élever entre les associés sur l'exécution des présents statuts et à raison des affaires sociales sont jugées par arbitres nommés par les parties, sans qu'il puisse être nommé plus d'un arbitre pour toutes les parties représentant un même intérêt.

Les appels de ces sentences sont portés devant la Cour d'appel de Paris.

Article 75. — Les contestations touchant l'intérêt général et collectif de la Société ne peuvent être dirigées soit contre le Conseil d'administration, soit contre l'un de ses membres, qu'au nom de la généralité des actionnaires et en vertu d'une délibération de l'Assemblée générale.

Tout actionnaire qui veut provoquer une contestation de cette nature doit en faire la communication au Conseil d'administration quinze jours au moins avant la réunion de l'Assemblée générale, en la faisant appuyer par la signature d'au moins dix actionnaires en mesure d'assister à cette Assemblée. Le Conseil est alors tenu de mettre la question à l'ordre du jour de la séance.

Si la proposition est repoussée par l'Assemblée, aucun actionnaire ne peut la reproduire en justice dans son intérêt particulier. Si elle est accueillie, l'Assemblée désigne un ou plusieurs commissaires pour suivre la contestation.

Les significations auxquelles donne lieu la procédure ne peuvent être adressées qu'auxdits commissaires. Dans aucun cas, elles ne doivent l'être aux actionnaires personnellement.

TITRE IX.

COMMISSAIRE SPÉCIAL DU GOUVERNEMENT ÉGYPTIEN PRÈS LA COMPAGNIE.

Article 76. — Conformément au cahier des charges, un

commissaire spécial est délégué près la Compagnie, à son domicile administratif, par le gouvernement égyptien.

Le commissaire du gouvernement égyptien peut prendre connaissance des opérations de la Société, et faire toutes communications ou notifications nécessaires à l'accomplissement de son mandat, pour l'exécution du cahier des charges de la concession.

TITRE X.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES. — PREMIER CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Article 77. — Par dérogation aux articles 24, 26, 27, 30, 56 ci-dessus, et sauf l'exception déterminée par l'article 20 de l'acte de concession, le Conseil d'administration est constitué comme suit, pour toute la durée des travaux et pendant les cinq premières années qui suivront l'ouverture du Canal maritime à la grande navigation.

MM. . . . . .

. . . . . .

Indépendamment des attributions déterminées par les articles 34 et 35 des présents statuts, le Conseil d'administration, constitué comme il est dit ci-dessus, est investi de tous pouvoirs pour assurer l'exécution de l'entreprise. A cet effet, il peut choisir le mode qui lui paraît le plus favorable tant pour l'acquisition et la revente des terrains que pour l'achat des matières, l'exécution des travaux et la fourniture du matériel de toute nature. Il peut autoriser la mise en adjudication de tout ou partie des travaux, l'acquisition de tous biens meubles et immeubles nécessaires à l'établissement et à l'exploitation des canaux et dépendances faisant partie de la concession. Il peut également, et dans le même but, autori-

ser les travaux en régie et les marchés à forfait pour tout ou partie de l'entreprise.

Le premier Conseil d'administration est autorisé, pendant la durée du mandat spécial qui fait l'objet du présent article, à se compléter, en cas de vacances, de quelque manière que ces vacances se produisent.

TITRE XI.

PUBLICATIONS.

Article 78. — Tous pouvoirs sont donnés au porteur d'une expédition des présentes pour les faire publier à Alexandrie et partout où besoin sera.

Nous, Mohammed-Saïd-Pacha, Vice-Roi d'Egypte;

Après avoir pris connaissance du projet des statuts de la Compagnie universelle du Canal maritime de Suez et dépendances, lequel nous a été présenté par M. Ferdinand de Lesseps, et dont l'original, contenant 78 articles, reste déposé dans nos archives;

Déclarons donner aux susdits statuts notre approbation, pour qu'ils soient annexés à notre acte de concession et cahier des charges, en date de ce jour.

Alexandrie, le 26 rebl-ul-akher (5 janvier 1856).

O Cachet de S. A. le Vice-Roi.

Pour traduction conforme à l'original en langue turque, déposé aux archives du cabinet :

Le Secrétaire des Commandements de S. A. le Vice-Roi.

Signé : **KŒNIG-BEY.**

Pièce justificative F.

RÈGLEMENT

SUR

L'EMPLOI DES OUVRIERS INDIGÈNES.

Nous, Mohammed-Saïd-Pacha, Vice-Roi d'Egypte, voulant assurer l'exécution des travaux du Canal maritime de Suez, pourvoir au bon traitement des ouvriers égyptiens qui y seront employés, et veiller en même temps aux intérêts des cultivateurs, propriétaires et entrepreneurs du pays, avons établi, de concert avec M. Ferdinand de Lesseps, comme président-fondateur de la Compagnie universelle dudit Canal, les dispositions suivantes :

Article premier. — Les ouvriers qui seront employés aux travaux de la Compagnie seront fournis par le gouvernement égyptien, d'après les demandes des ingénieurs en chef et suivant les besoins.

Article 2. — La paie allouée aux ouvriers sera fixée suivant les prix payés, en moyenne, pour les travaux des particuliers, à la somme de deux piastres et demie à trois piastres par jour, non compris les rations qui seront délivrées en nature, par la Compagnie, pour la valeur d'une piastre.

Les ouvriers au-dessous de douze ans ne recevront qu'une piastre, mais ration entière.

Les rations en nature seront distribuées par jour ou tous

les deux ou trois jours à l'avance ; et dans le cas où l'on serait assuré que les ouvriers qui en feront la demande seront en état de pourvoir à leur nourriture, la ration leur sera donnée en argent.

La paie en argent aura lieu toutes les semaines. Cependant la Compagnie ne comptera, pendant le premier mois, que la moitié de la paie, jusqu'à ce qu'elle ait accumulé une réserve de quinze jours de solde ; après quoi, la paie entière sera délivrée aux ouvriers.

Le soin de fournir de l'eau potable en abondance pour tous les besoins des ouvriers est à la charge de la Compagnie.

Article 3. — La tâche imposée aux ouvriers ne dépassera pas celle qui est fixée dans l'administration des ponts-et-chaussées en Egypte, et qui a été adoptée dans les grands travaux de canalisation exécutés pendant ces dernières années.

Le nombre des ouvriers employés sera fixé en prenant en considération les époques des travaux de l'agriculture.

Article 4. — La police des chantiers sera faite par les officiers et agents du gouvernement, sous les ordres et suivant les instructions des ingénieurs en chefs, conformément à un règlement spécial qui recevra notre approbation.

Article 5. — Les ouvriers qui n'auront pas rempli leur tâche seront soumis à une diminution de salaire qui ne sera pas moindre du tiers, et qui sera proportionnée au déficit de l'ouvrage commandé. Ceux qui déserteront perdront, par ce seul fait, les quinze jours de solde en réserve ; le montant en sera versé à la caisse de l'hôpital dont il sera parlé à l'article suivant. Ceux qui apporteraient du trouble dans les chantiers seront privés également des quinze jours de solde en réserve. Ils seront, en outre, passibles d'une amende qui sera versée à la caisse de l'hôpital.

Article 6. — La Compagnie sera tenue d'abriter les ouriers, soit sous des tentes, soit dans des hangars ou maisons onvenables. Elle entretiendra un hôpital et des ambulances, ivec tout le personnel et tout le matériel nécessaires pour raiter les malades à ses frais.

Article 7. — Les frais de voyage des ouvriers engagés et de leurs familles, depuis le lieu de leur départ jusqu'à leur arrivée sur les chantiers, seront à la charge de la Compagnie.

Chaque ouvrier malade recevra, à l'hôpital ou dans les ambulances, outre les soins que réclamera son état, une paie d'une piastre et demie pendant tout le temps qu'il ne pourra pas travailler.

Article 8. — Les ouvriers d'art, tels que maçons, charpentiers, tailleurs de pierre, forgerons, etc., etc., recevront la paie que le gouvernement a l'usage de leur allouer pour ses travaux, outre la ration de vivres ou la valeur de cette ration.

Article 9. — Lorsque des militaires appartenant au service actif seront employés aux travaux, la Compagnie déboursera pour chacun d'eux, à titre de haute paie, de solde ordinaire ou d'entretien, une somme égale à la paie des ouvriers civils.

Article 10. — Toutes les couffes nécessaires pour le transport des terres et des matériaux, ainsi que la poudre pour l'exploitation des carrières, seront fournies par le gouvernement à la Compagnie, au prix de revient, pourvu que la demande en ait été faite au moins trois mois à l'avance.

Article 11. — Nos ingénieurs Linant-Bey et Mougel-Bey, que nous mettons à la disposition de la Compagnie pour la direction et la conduite des travaux, auront la surveillance supérieure des ouvriers et s'entendront avec l'administra-

teur délégué de la Compagnie pour aplanir les difficultés qui pourraient survenir dans l'exécution du présent décret.

Fait à Alexandrie, le 20 juillet 1856.

L. S.

(Cachet de S. A. le Vice-Roi.)

Traduction du turc.

Pièce justificative G.

SENTENCE IMPÉRIALE

Napoléon, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, empereur des Français;

A tous ceux qui ces présentes lettres verront, salut;

Vu le compromis signé le 21 avril 1864, par :

S. Exc. Nubar-Pacha, mandataire spécial de Son Altesse le Vice-Roi d'Égypte;

Et M. Ferdinand de Lesseps, au nom et comme Président-Fondateur de la Compagnie universelle du Canal maritime de Suez,

Dont l'article 2 est ainsi conçu :

Sa Majesté est suppliée de prononcer sur les questions ainsi formulées :

1° La suppression de la corvée étant acceptée en principe, quelle est la nature et la valeur du règlement du 20 juillet 1856 sur l'emploi des ouvriers indigènes ?

2° Quelle serait l'indemnité à laquelle l'annulation de ce

règlement peut donner lieu, le fondé de pouvoirs du Vice-Roi se déclarant autorisé à promettre que la clause stipulée en l'article 2 du second acte de concession et cahier des charges du 5 janvier 1856 sera rapportée ?

3° La portion du Canal d'eau douce non rétrocédé au Vice-Roi par la convention du 18 mars 1863 doit-elle continuer d'appartenir à la Compagnie pendant la durée déterminée par l'acte de concession comme une annexe indispensable du Canal maritime ? Dans le cas contraire, quelles sont les conditions auxquelles la rétrocession pourrait en être opérée, et que les parties s'engagent dès à présent à accepter ?

4° Les cartes et plans qui, aux termes de l'article 8 de l'acte de concession du 30 novembre 1854, et de l'article 11 de celui du 5 janvier 1856, devaient être dressés, ne l'ayant pas été, quelle est l'étendue des terrains nécessaires à la construction et à l'exploitation du Canal maritime (et du Canal d'eau douce, s'il est conservé à la Compagnie) dans les conditions propres à assurer la prospérité de l'entreprise?

5° Quelle est l'indemnité due à la Compagnie, à raison de la rétrocession acceptée en principe des terrains dont il est fait mention dans les articles 7 et 8 de l'acte de concession de 1854 et dans les articles 10, 11 et 12 de celui de 1856 ?

Vu le rapport de la Commission instituée par notre décision, en date du 3 mars 1864 ;

Considérant, sur la remière question, que, pour apprécier la pensée qui a présidé au règlement du 20 juillet 1856, et le caractère de cet acte, il convient de rapprocher les dispositions qu'il renferme de celles qui sont contenues dans les deux firmans de concession, en date des 30 novembre 1854 et 5 janvier 1856 ;

Que celles-ci, après avoir autorisé la constitution de la Compagnie, indiquent le but pour lequel elle doit être établie, déterminent les charges et les obligations qui lui sont imposées et lui assurent les avantages dont elle doit jouir;

Que ces stipulations ont créé pour la Compagnie et pour le gouvernement du Vice-Roi des engagements réciproques, de l'exécution desquels il ne leur a pas été permis de s'affranchir;

Que notamment l'article 2 du deuxième firman, en laissant à la Compagnie la faculté d'exécuter les travaux dont elle est chargée, par elle-même ou par des entrepreneurs, exige que les quatre cinquièmes au moins des ouvriers employés à ces travaux soient égyptiens;

Qu'au moment où cette condition a été imposée par le Vice-Roi, et acceptée par la Compagnie, il a nécessairement été entendu, par l'un et par l'autre, que les ouvriers égyptiens nécessaires pour composer les quatre cinquièmes de ceux qui seraient employés aux travaux, seraient mis par le Vice-Roi à la disposition de la Compagnie;

Que celle-ci n'aurait pas consenti à se soumettre à une semblable condition si, de son côté, le Vice-Roi ne lui avait pas assuré les moyens de l'accomplir;

Que cette pensée, sous-entendue dans le second firman de concession, a été formellement exprimée dans l'article 1er du règlement du 20 juillet 1856, portant :

Les ouvriers qui seront employés aux travaux de la Compagnie SERONT FOURNIS *par le gouvernement égyptien, d'après les demandes des ingénieurs en chef et suivant les besoins;*

Que cet article a par lui-même un sens très-clair; que d'ailleurs, lorsqu'on le rapproche des stipulations des deux firmans, on aperçoit le lien étroit qui les unit, et l'on reconnaît que la disposition du règlement n'est que le corol-

laire de celles qui l'ont précédée ; qu'elle a le même caractère, la même force obligatoire ;

Que toutes les autres parties du règlement sont en harmonie parfaite avec l'article 1er, et confirment l'interprétation qui vient de lui être donnée ;

Qu'en effet, immédiatement après la promesse du Gouvernement égyptien de fournir les ouvriers, l'acte constate l'engagement corrélatif de la Compagnie de leur payer le prix de leur travail, de leur fournir les vivres nécessaires, de leur procurer des habitations convenables, d'entretenir un hôpital et des ambulances, de traiter le malade à ses frais, de payer également les frais de voyage, depuis le lieu du départ jusqu'à l'arrivée sur les chantiers ; enfin de rembourser au Gouvernement égyptien, au prix de revient, les couffes nécessaires pour le transport des terres et la poudre pour l'exploitation des carrières que celui-ci devait fournir ;

Que ces diverses obligations détaillées avec soin dans le règlement, n'étaient, pour la Compagnie, que la contrepartie de celles qu'avaient prises le Gouvernemeut égyptien ; qu'ainsi elles présentaient dans leur ensemble les éléments d'un véritable contrat ;

Que l'intitulé de l'acte n'est point incompatible avec le caractère conventionnel qui lui est attribué par la nature des stipulations qu'il renferme ;

Qu'à la vérité, c'est du Vice-Roi seul que le règlement est émané, mais que les deux firmans de concession ont été faits dans la même forme, et que cependant leur caractère contractuel n'a pas été et ne saurait être sérieusement contesté ;

Qu'enfin le Vice-Roi dit expressément dans le préambule de l'acte, que c'est DE CONCERT avec M. de Lesseps qu'il en a établi les dispositions ; que cette expression n'indique pas

seulement qu'un avis a été demandé au directeur de la Compagnie ; qu'il exprime que le CONCOURS DE SA VOLONTÉ a paru nécessaire et a été obtenu ; qu'il est bien évident que, sans ce concours, il eût été impossible d'assujettir la Compagnie aux obligations multipliées qui lui ont été imposées et qu'elle a ensuite exécutées ;

Que, de ce qui précède, il résulte que le règlement du 20 juillet 1856, notamment dans la disposition de l'article 1er, a les caractères et l'autorité d'un contrat ;

Considérant, sur la seconde question, que lorsque des conventions ont été librement formées par le consentement de parties capables et éclairées, elles doivent être fidèlement exécutées ; que celle des parties contractantes qui refuse ou néglige d'accomplir ses engagements est tenue de réparer le dommage qui résulte de son infraction à la loi qu'elle s'est volontairement imposée ; qu'en général, et sauf à tenir compte des circonstances et des motifs de l'infraction, la réparation consiste dans une indemnité représentant la perte qu'éprouve l'autre partie, et le bénéfice dont elle est privée ;

Que, sans méconnaître la force et la vérité de ces principes, on a fait remarquer au nom du Gouvernement égyptien, que par une réserve expresse insérée à la fin de chacun des firmans de concession, le commencement des travaux, c'est-à-dire l'exécution des conventions, était subordonné à l'autorisation de la Sublime-Porte ; qu'en fait, cette autorisation n'ayant jamais été accordée, l'inexécution des conventions ne peut être légitimement reprochée au Vice-Roi d'Egypte, et ne saurait justifier une demande en dommages-intérêts dirigée contre lui ;

Qu'il est incontestable que la clause suspensive de l'exécution de la convention aurait dû produire l'effet qui a été indiqué au nom du Vice-Roi, si les choses étaient restées

entières; mais que les faits accomplis depuis la date des firmans, et auxquels le Vice-Roi a concouru, au moins avec autant d'activité et de détermination que la Compagnie, ont profondément modifié les situations respectives;

Que la Compagnie s'est engagée dans l'exécution des travaux non-seulement avec l'assentiment du Vice-Roi, mais même en obéissant à l'impulsion qu'elle a reçue de lui;

Qu'il serait souverainement injuste que les conséquences fâcheuses d'une résolution prise et suivie de concert fussent entièrement laissées à la charge de l'un des intéressés;

Que d'ailleurs les stipulations qui ont réglé les rapports du Gouvernement égyptien et de la Compagnie, considérées dans leur ensemble, constituent la concession d'un grand travail d'utilité publique, en vue duquel ont été accordés des avantages formant une subvention sans laquelle l'entreprise n'aurait pas eu lieu;

Que, lorsque par suite d'événements que les deux parties contractantes ont dû prévoir, et dont elles ont, d'un commun accord, consenti à courir les chances, le Gouvernement se trouve hors d'état de procurer à la Compagnie les avantages qu'il lui avait assurés, et que celle-ci continue néanmoins les importants travaux dont le pays tout entier doit profiter, il est juste que des indemnités représentatives des avantages inhérents à la concession soient allouées par le Gouvernement égyptien à la Compagnie;

Que ces bases étant posées, pour parvenir à déterminer le montant de l'indemnité due en raison de la substitution des machines ou des ouvriers européens aux ouvriers égyptiens, il faut comparer la somme à laquelle se seraient élevées les dépenses des travaux s'ils avaient été exécutés par les ouvriers égyptiens, aux conditions énoncées dans le règlement du 20 juillet 1856, et la somme que coûteront les travaux

qui devront être exécutés par les moyens que la Compagnie est désormais obligée d'employer;

Que le cube des terrains à extraire peut être déterminé très approximativement d'après la configuration des lieux, telle qu'elle est établie par les plans et d'après les dimensions qui ont été assignées au Canal;

Que, déduction faite des travaux qui sont déjà exécutés, il reste 23,700,000 mètres cubes à extraire à sec, et 32,000,000 de mètres cubes à draguer;

Que, d'un autre côté, le changement des moyens d'exécution aura pour résultat d'augmenter le prix du mètre à sec de 1 fr. 19 c. et celui du mètre cube à draguer de 0 fr. 15 c.;

Qu'en multipliant 23,700,000 mètres par 1 fr. 19 c. et 32,000,000 mètres par 0 fr. 15 c., on trouve que l'accroissement de la dépense, pour les travaux à sec, sera

de.....	F. 28,200,000	»
et, pour les terrains à draguer, de.....	4,800,000	»
Ensemble.....	F .33,000,000	»

Que des calculs analogues, appliqués aux travaux d'art, démontrent que la Compagnie sera obligée de supporter de ce chef un surcroît de dépense s'élevant à 5,000,000 fr;

Que c'est donc à une somme totale de 38,000,000 fr. que doit s'élever une partie de l'indemnité;

Que, dans le cours des débats, on a fait remarquer avec raison que la Compagnie n'était pas autorisée à prétendre que les salaires et le prix des denrées n'éprouveraient aucune augmentation pendant la durée des travaux, ou que du moins, d'après les termes du règlement, elle n'aurait pas à supporter les conséquences de la hausse qui pourrait survenir;

Que, pour justifier une pareille prétention, il n'eût fallu rien moins qu'une stipulation formelle, et que le règlement ne la contient pas;

Qu'en tenant compte de l'augmentation qui a déjà eu lieu, et en appréciant les éventualités de l'avenir, le prix de la journée qui, en moyenne, était aux termes du règlement de 0 fr. 86 c., doit être évaluée à 1 fr. 05 c.;

Mais que cette élévation du prix de la journée a été l'un des éléments des calculs qui ont fait adopter le chiffre de 38,000,000 fr.; qu'ainsi cette fixation ne doit pas être modifiée;

Qu'en second lieu, au nom du Gouvernement égyptien, il a été allégué que, depuis le commencement des travaux, les salaires qui ont été payés aux ouvriers et les rations qui leur ont été fournies ne l'ont pas toujours été au taux déterminé par le règlement, et l'on a soutenu que la Compagnie doit imputer sur l'indemnité les sommes dont elle a pu profiter par l'effet de cette inexécution partielle de sa convention, alors même qu'elle aurait été, comme tout porte à le penser, le résultat d'une erreur;

Que cette réclamation est bien fondée; que la Compagnie ne peut demander à titre d'indemnité que ce qui sera effectivement déboursé par elle en excédant des prévisions qu'autorisait le règlement du 20 juillet 1856; qu'en exigeant la réparation des pertes que peut lui causer l'inexécution du contrat de la part du Vice-Roi, elle doit tenir compte des avantages qui ont pu résulter pour elle des infractions qui lui sont personnelles;

Qu'une somme de 4,500,000 fr. a été réellement payée en moins sur les salaires ou sur la fourniture des rations; qu'elle doit être défalquée du montant de l'indemnité qui se trouverait ainsi réduite à 33,500,000 fr.;

Mais qn'une réclamation a été formée par la Compagnie; qu'elle a demandé qu'une somme de 9,000,000 fr. lui fût allouée pour les intérêts d'une année des capitaux engagés dans l'opération, temps durant lequel ces travaux seront prolongés ;

Que cette demande devrait être accueillie en entier, si la prolongation de la durée des travaux pouvait être imputée au Gouvernement égyptien ; mais qu'en réalité, les conditions imposées par la Sublime-Porte sont un fait indépendant de la volonté du Vice-Roi; que c'est par un événement de force majeure que les travaux auront une durée plus longue que celle qui leur avait été assignée ; que dès lors, soit en raison même de la nature de l'événement, soit en raison des rapports qui continuent à subsister eutre le Vice-Roi et la Compagnie, il est équitable qu'ils supportent par moitié la somme de 9,000,000, c'est-à-dire 4,500,000 fr. chacun ;

Que cette somme de.....	F.	4,500,000	»
ajoutée à celle de.....		33,500,000	»
porte l'indemnité pour l'objet spécial qui vient d'être examiné à.....	F.	38,000,000	»

Considérant, sur la troisième question, que les firmans des 30 novembre 1854 et 5 janvier 1856, en faisant à la Compagnie la concession du Canal d'eau douce, lui assuraient des avantages et lui donnaient des garanties qui ont dû être considérées par elle comme essentielles pour le succès de son entreprise ;

Que, dans l'origine et aux termes des firmans, le Canal d'eau douce devait prendre naissance à proximité de la ville du Caire, joindre le Nil au Canal maritime et s'étendre par des branches d'alimentation, d'irrigation et même de navigation, dans les deux directions de Péluse et de Suez ; mais

que, par une convention, en date du 18 mars 1863, les conditions de la concession ont été gravement modifiées ; que, notamment, la Compagnie a renoncé au droit qui lui avait été conféré d'exécuter par elle-même la portion du Canal entre le Caire et le Canal du Ouady déjà ouvert à la navigation ;

Que, d'ailleurs, la Sublime-Porte a prétendu que la rétrocession du Canal d'eau douce était la conséquence nécessaire de la rétrocession des terrains ;

Que, dans cette situation, il convient, tout en reconnaissant les droits des parties, de chercher à concilier leurs intérêts ;

Que la concession du Canal d'eau douce, au moment où elle a été faite, offrait à la Compagnie un triple avantage : elle lui assurait la libre disposition de l'eau nécessaire à la mise en mouvement des machines employées au creusement du Canal maritime et à l'alimentation des ouvriers ; elle devait lui fournir le moyen d'arroser les terres qui lui étaient concédées ; et, enfin, elle devait lui procurer les bénéfices résultant des droits à établir sur la navigation et d'autres taxes de même nature ;

Que le maintien de la concession, dans toute son étendue et avec toutes ses conséquences, ne pourrait être utilement accordé à la Compagnie qu'autant que la Sublime-Porte consentirait à donner son approbation ;

Que ce qui, dans la situation où est placée aujourd'hui la Compagnie, a pour elle un intérêt capital, c'est que le Canal soit terminé promptement et dans des conditions telles qu'il fournisse toujours toute l'eau nécessaire à l'exécution des travaux et à l'alimentation des ouvriers ;

Que, pour atteindre ce but, il n'est pas absolument indispensable que la concession soit maintenue dans les termes

et pour la durée qui avaient été fixés par les firmans ; qu'il suffit de confier à la Compagnie l'achèvement du Canal et de lui en laisser la jouissance et l'entretien ;

Que, dans ce nouvel état de choses, les travaux que la Compagnie a déjà faits et ceux qu'elle aura encore à exécuter pour l'achèvement du Canal, seront à la charge du Gouvernement égyptien ;

Que, par conséquent, celui-ci devra rembourser le prix des uns et des autres, en outre de payer les frais d'entretien ;

Que, satisfaction étant ainsi donnée à ce premier intérêt, il ne restera plus qu'à régler les indemnités qui peuvent être dues en raison de la privation des autres avantages que la concession devait produire pour la Compagnie ;

Qu'avant de s'occuper de cette fixation, il convient de déterminer les sommes dont la Compagnie est dès aujourd'hui créancière pour les travaux faits, et celles qu'elle aura à réclamer ultérieurement pour les travaux qui restent à faire ;

Qu'il résulte des documents produits par les parties et des explications qu'elles ont données contradictoirement, que la dépense des ouvrages déjà exécutés s'élève à 7,500,000 fr. ;

Que dans cette somme est comprise celle de 3,750,000 fr., représentant : 1° la portion des frais généraux de l'entreprise qui doit être supportée par les travaux du Canal d'eau douce, et 2° l'intérêt des capitaux engagés dans l'opération pendant le temps durant lequel les travaux seront prolongés;

Que ces deux causes réunies justifient la demande formée par la Compagnie de la somme sus-énoncée de 3,750,000 fr.;

Que, pour les travaux qui ne sont pas terminés, la dépense s'élèvera à la somme de 2,500,000 fr. qui, réunie à celle de 7,500,000 fr., donnera un total de 10,000,000 ;

Que les droits de navigation et les péages de différentes

natures, dont la jouissance était assurée à la Compagnie par les firmans de concession, et dont elle se trouvera dépouillée, doivent être évalués, afin que l'indemnité due de ce chef soit également allouée ;

Que, déduction faite des frais d'entretien, charge naturelle de la jouissance du Canal, la valeur de cette jouissance doit être fixée à 6,000,000 fr.;

Considérant, sur la quatrième question, que la Compagnie, en cessant d'être concessionnaire du Canal d'eau douce, doit, ainsi qu'il vient d'être dit, rester chargée de son achèvement et de son entretien; qu'en conséquence, il est nécessaire de déterminer pour le Canal d'eau douce, comme pour le Canal maritime, l'étendue de terrains qu'exigent l'établissement et l'exploitation; que les termes mêmes du compromis indiquent clairement dans quel esprit doit être examinée cette question;

Qu'il est dit, en effet, que *l'étendue des terrains devra être fixée* DANS DES CONDITIONS PROPRES A ASSURER LA PROSPÉRITÉ DE L'ENTREPRISE;

Qu'elle ne doit pas être restreinte à l'espace qui sera matériellement occupé par les Canaux mêmes, par leurs francs-bords et par les chemins de halage;

Que, pour donner aux besoins de l'exploitation une entière et complète satisfaction, il faut que la Compagnie puisse établir, à proximité des Canaux, des dépôts, des magasins, des ateliers, des ports dans les lieux où leur utilité sera reconnue, et enfin des habitations convenables pour les gardiens, les surveillants, les ouvriers chargés des travaux d'entretien, et pour tous les préposés à l'administration;

Qu'il est en outre convenable d'accorder, comme accessoires des habitations, des terrains qui puissent être cultivés

en jardins et fournir des approvisionnements dans des lieux privés de toutes ressources de ce genre ;

Qu'enfin, il est indispensable que la Compagnie puisse disposer de terrains suffisants pour y faire les plantations et les travaux destinés à protéger les Canaux contre l'invasion des sables et à assurer leur conservation ;

Mais qu'il ne doit rien être alloué au-delà de ce qui est nécessaire pour pourvoir amplement aux divers services qui viennent d'être indiqués ; que la Compagnie ne peut avoir la prétention d'obtenir, dans des vues de spéculation, une étendue quelconque de terrains soit pour les livrer à la culture, soit pour y élever des constructions, soit pour les céder lorsque la population aura augmenté ;

Que c'est en se renfermant dans ces limites qu'a dû être déterminé, sur tout le parcours des Canaux, le périmètre des terrains dont la jouissance pendant la durée de la concession est nécessaire à leur établissement, à leur exploitation et à leur conservation ;

Considérant, sur la cinquième question, que la rétrocession des terrains concédés à la Compagnie n'a pu être consentie qu'avec l'intention réciproque d'obtenir et d'accorder une indemnité ;

Que la Compagnie n'a dû renoncer aux avantages de la concession qu'en comptant sur la compensation de ces avantages, et que le Gouvernement égyptien n'a pu avoir la pensée de profiter de la valeur qu'auront ces terrains, lorsqu'ils seront fécondés par l'irrigation, sans en donner l'équivalent ;

Qu'il ne faut pas perdre de vue que la concession des terrains était une des conditions essentielles de l'entreprise, une partie importante de la rémunération des travaux ;

Que, par conséquent, la Compagnie, en y renonçant, a droit d'en exiger la représentation;

Que, soit que l'on consulte les termes des firmans, soit que l'on s'attache aux diverses publications qui ont été faites pendant le cours des travaux, on est conduit à reconnaître que le Gouvernement égyptien n'a point entendu concéder, et que la Compagnie n'a pas eu la pensée d'acquérir une étendue illimitée de terrains;

Que la commune intention, clairement manifestée, a été de borner l'étendue de la concession aux terrains à l'irrigation desquels pourrait pourvoir l'eau prise dans le Canal d'eau douce;

Qu'il est, dès lors, facile d'en fixer avec certitude le périmètre ;

Qu'en effet, d'une part, on connaît le volume d'eau que le Canal peut, en raison de ses dimensions et les besoins de la navigation satisfaits, fournir pour l'irrigation des terres;

Que, d'autre part, on sait la quantité d'eau qui est nécessaire pour l'irrigation de chaque hectare ;

Que, d'après ces données, la concession doit comprendre 63,000 hectares, sur lesquels doivent être déduits 3,000 hectares qui font partie des emplacements affectés aux besoins de l'exploitation du Canal maritime ;

Que cette fixation est en harmonie avec celle qui avait été arrêtée entre les représentants de la Compagnie et ceux du Vice-Roi, dans les cartes cadastrales dressées en exécution de l'article 8 du firman du 30 novembre 1854 et de l'article 11 du firman du 5 janvier 1856 ; que si ces cartes ont plus tard, en 1858, été anéanties d'un commun accord, la difficulté qui a déterminé à les annuler ne portait point sur

l'étendue des terrains qui devaient être compris dans la concession, comme susceptibles d'être arrosés;

Que l'estimation des soixante mille hectares qui sont, en définitive, rétrocédés au Gouvernement égyptien, présente sans doute de sérieuses difficultés, puisque ce n'est point d'après leur état actuel que les terrains doivent être appréciés; et qu'en recherchant quelle sera leur valeur dans l'avenir, on se trouve en présence de chances fort diverses et de nombreuses éventualités; que cependant il existe certains éléments de calculs auxquels on peut accorder une grande confiance; que, notamment, la quotité de l'impôt des terres cultivées peut servir à déterminer le revenu, lequel, capitalisé comme il doit l'être, eu égard à la situation économique et financière de l'Égypte, indique la valeur vénale de la terre;

Qu'en calculant d'après ces données, le prix de l'hectare doit être fixé à cinq cents francs;

Que si cette évaluation a été contestée, elle n'a point cependant paru, aux parties intéressées elles-mêmes, s'éloigner beaucoup de la vérité;

Qu'elle n'a d'ailleurs été adoptée qu'après avoir pris en sérieuse considération, d'une part, les sommes qui devront être dépensées pour la mise en valeur des terres, et, de l'autre, l'augmentation de prix que doit produire l'exploitation du Canal maritime, et, en outre, celle qui peut résulter de l'introduction de nouvelles cultures;

Qu'en résumé, l'indemnité due par le Gouvernement égyptien, par suite de la rétrocession des terrains, s'élève à la somme de 30,000,000 de francs;

Considérant qu'après avoir apprécié les divers éléments

dont doit se composer l'indemnité, il n'est pas possible de les assimiler en ce qui touche les époques d'exigibilité;

Que les uns représentent des sommes déjà dépensées, les autres des avances qui doivent être faites à des époques assez rapprochées, et que certaines allocations qu'il a eté juste d'accorder à la Compagnie sont pour elle la compensation d'avantages ou de bénéfices qui ne devaient se réaliser que dans un avenir éloigné et qui étaient subordonnés à l'exécution de travaux dispendieux;

Que, par exemple, dans la première catégorie est comprise la somme de 7,500,000 fr., qui a été dépensée pour la partie du Canal d'eau douce qui est déjà exécutée;

Que, dans la dernière, au contraire, doivent évidemment figurer les 30 millions représentant la valeur d'avenir des terrains rétrocédés;

Que c'est en tenant compte de ces différences qu'ont été fixées la quotité et l'échéance des annuités qui, réunies, composent l'indemnité totale de 84 millions mise à la charge du Gouvernement égyptien.

Par ces motifs, nous avons décidé et décidons ce qui suit :

Sur la première question.

Le règlement du 20 juillet 1856 a les caractères d'un contrat; il contient des engagements réciproques qui devaient être exécutés par le Vice-Roi et par la Compagnie.

Sur la seconde question.

L'indemnité à laquelle donne lieu l'annulation du règlement du 20 juillet 1856 est fixée à trente-huit millions de francs (38,000,000 de fr.).

Sur la troisième question.

La rétrocession du Canal d'eau douce est faite dans les termes et avec les garanties ci-après :

1° La partie du Canal comprise entre le Ouady, Timsah et Suez, est rétrocédée comme la première partie au Gouvernement égyptien; mais la jouissance exclusive en sera laissée à la Compagnie jusqu'à l'entier achèvement du Canal maritime, sans qu'il puisse être pratiqué aucune prise d'eau sans le consentement de la Compagnie;

2° Le Gouvernement égyptien maintiendra l'alimentation de ce Canal par celui de Zagazig; il exécutera, en outre, les travaux de la partie qui lui a déjà été rétrocédée, conformément à la convention du 18 mars 1863, et mettra cette première section en communication avec la seconde au point de jonction du Ouady, pour assurer en tout temps son alimentation;

3° La Compagnie sera tenue de terminer les travaux restant à faire pour mettre le Canal du Ouady à Suez dans toutes les dimensions convenues et en état de réception;

4° Pendant toute la durée de la concession du Canal maritime, la Compagnie sera chargée d'entretenir le Canal d'eau douce en parfait état, depuis le Ouady jusqu'à Suez; mais l'entretien sera aux frais du Gouvernement égyptien, qui devra indemniser la Compagnie au moyen d'un abonnement annuel de 300,000 fr., si mieux il n'aime payer les frais d'entretien sur mémoires; il sera tenu de faire connaître son option à la Compagnie dans l'année qui commencera à courir du jour de la livraison du Canal. La Compagnie de-

vra garnir les digues de plantations pour prévenir les éboulements et l'effet de la mobilité des sables.

L'abonnement de 300,000 fr. recevra son application au fur et à mesure de l'avancement des travaux et au prorata de la longueur de chacune des parties achevées ; il sera révisé tous les six ans ;

5° La hauteur des eaux sera maintenue dans le Canal :

Dans les hautes eaux du Nil, à	2m 50
A l'étiage moyen, à.....	2 »
Au plus bas étiage, au minimum de.....	1 »

6° La Compagnie prélèvera sur le débit du Canal soixante-dix mille mètres cubes d'eau (70,000 m. c.) par jour, pour l'alimentation des populations établies sur le parcours des Canaux, l'arrosage des jardins, le fonctionnement des machines destinées à l'entretien des Canaux et de celles des établissements industriels se rattachant à leur exploitation, l'irrigation des semis et plantations pratiqués sur les dunes et autres terrains non naturellement irrigables compris dans les zones réservées le long des Canaux ; enfin l'approvisionnement des navires traversant le Canal maritime.

La Compagnie aura la servitude de passage sur les terrains que devront traverser les rigoles et conduites d'eau nécessaires au prélèvement des 70,000 mètres ;

7° A partir de l'entier achèvement du Canal maritime, la Compagnie n'aura plus sur le Canal d'eau douce que la jouissance appartenant aux sujets égyptiens, sans toutefois que jamais les barques et bâtiments puissent être soumis à aucun droit de navigation ; l'alimentation d'eau douce, en ligne directe, à Port-Saïd, sera toujours amenée par les

moyens que la Compagnie jugera convenable d'employer à ses frais;

8° La Compagnie cesse d'avoir les droits de cession de prises d'eau, de navigation, de pilotage, remorquage, halage, ou stationnement à elle accordés sur le Canal d'eau douce par les articles 8 et 17 de l'acte de concession du 5 janvier 1856;

9° En dehors des écluses en construction à Ismaïlia et à Suez, et des trois autres écluses sur la dérivation de Suez, il ne pourra être établi aucun ouvrage fixe ou mobile sur le Canal d'eau douce et ses dépendances que d'un commun accord entre le Gouvernement égyptien et la Compagnie;

10° Le Gouvernement égyptien paiera à la Compagnie une somme de dix millions de francs (10,000,000), savoir : sept millions cinq cent mille francs (7,500,000) pour les travaux exécutés, la portion des frais généraux et les intérêts des avances, et deux millions cinq cent mille francs (2,500,000) pour les travaux qui restent à exécuter;

11° Le Gouvernement égyptien paiera à la Compagnie une somme de six millions de francs (6,000,000) en compensation des droits de navigation et autres redevances dont la Compagnie est privée.

Sur la quatrième question.

Le périmètre des terrains nécessaires à l'établissement, l'exploitation et la conservation du Canal d'eau douce et du Canal maritime est fixé à dix mille deux cent soixante-quatre hectares (10,264 h.) pour le Canal maritime, et à neuf

mille six cents hectares (9,600 h.) pour le Canal d'eau douce, lesquels sont répartis ainsi qu'il suit :

CANAL MARITIME.

	AFRIQUE h.	ASIE. h.
N° 1. Port-Saïd	400	»
2. De Port-Saïd à El-Ferdane	1,152	1,152
3. Raz-el-Eche	30	30
4. Kantara	100	100
5. D'El-Ferdane à Timsah	1,350	270
6. Canal de jonction avec le canal d'eau douce.	200	»
7. Ville d'Ismaïlia	450	»
8. Port d'Ismaïlia dans le lac Timsah, canal en Asie	450	120
9. Du lac Timsah aux lacs Amers	850	340
10. Traversée des lacs Amers	700	700
11. Des lacs Amers aux lagunes de Suez	1,000	400
12. Traversée des lagunes de Suez	60	60
13. Chenal du port de Suez	150	200
TOTAUX	6,892	3,372

CANAL D'EAU DOUCE.

	NORD. h.	SUD. h.
N° 1. De l'extrémité du Canal à construire par le Gouvernement égyptien jusqu'à Raz-el-Ouady	500	»
2. Du Raz-el-Ouady à l'extrémité du lac Maxamah	200	3,000
3. Du lac Maxamah à Néfiché	420	2,100
4. De Néfiché à Ismaïlia	300	»
TOTAUX	1,420	5,100

SUITE DU CANAL D'EAU DOUCE.

	EST. h.	OUEST. h.
5. De Néfiché aux lacs Amers.....	»	2,500
6. et 7. Contour des lacs Amers.....	300	200
8. Gare de Suez..	30	50
TOTAUX.....	330	2,750

Sur la cinquième question.

L'indemnité due à la Compagnie à raison de la rétrocession des terrains est fixée à trente millions de francs (30,000,000).

RÉSUMÉ.

L'indemnité totale due à la Compagnie et s'élevant à la somme de quatre-vingt-quatre millions de francs (84,000,000) lui sera payée par le Gouvernement égyptien par annuités, ainsi qu'il suit :

La première somme allouée de trente-huit millions sera payée en six annuités divisibles par semestre. Les huit premiers semestres seront de trois millions deux cent cinquante mille francs chacun, et les quatre derniers de trois millions chacun. Le premier semestre sera exigible le premier novembre mil huit cent soixante-quatre, et les paiements continueront, de semestre en semestre, jusqu'à l'entière libération de la somme de trente-huit millions.

La somme de trente millions allouée pour l'indemnité des terrains rétrocédés sera divisée en dix annuités de trois millions chacune. La première annuité sera exigible seulement après l'entière libération de la somme de trente-huit millions ci-dessus, c'est-à-dire le premier novembre mil huit cent soixante-et-dix, et les paiements continueront d'année en année, jusqu'à l'entière libération de la somme de trente millions.

La somme de six millions, allouée pour l'indemnité des droits sur le Canal d'eau douce, sera divisée en dix annuités de six cent mille francs chacune, payables aux mêmes échéances que les annuités ci-dessus fixées pour l'indemnité des trente millions.

Enfin, la somme de dix millions, allouée pour les travaux exécutés et à exécuter au Canal d'eau douce, sera payée dans l'année de la livraison dudit Canal.

Le tout conformément au tableau ci-après :

	INDEMNITÉS.				TOTAL 84 MILLIONS.
	38 MILLIONS. Indemnité pour la substitution des machines et des ouvriers européens aux ouvriers égyptiens.	30 MILLIONS. Indemnité pour rétrocession des terrains.	6 MILLIONS. Indemnité pour les droits à percevoir sur le Canal d'eau douce.	10 MILLIONS. Remboursement des sommes dépensées pour les travaux faits ou à faire au Canal d'eau douce.	ÉCHÉANCES.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	
1re année.	6,500,000 »	»	»	»	1er novembre 1864. 1er mai 1865.
2e »	6,500,000 »	»	»	»	1er novembre 1865. 1er mai 1866.
3e »	6,500,000 »	»	»	»	1er novembre 1866. 1er mai 1867.
4e »	6,500,000 »	»	»	»	1er novembre 1867. 1er mai 1868.
5e »	6,000,000 »	»	»	»	1er novembre 1868. 1er mai 1869.
6e »	6,000,000 »	»	»	»	1er novembre 1869. 1er mai 1870.
7e »	»	3,000,000 »	600,000 »	»	1er novembre 1870.
8e »	»	3,000,000 »	600,000 »	»	1er novembre 1871.

13e »	»	3,000,000 »	600,000 »		
14e »	»	3,000,000 »	600,000 »	»	1er novembre 1877.
15e »	»	3,000,000 »	600,000 »	»	1er novembre 1878.
16e »	»	3,000,000 »	600,000 »	»	1er novembre 1879.
	38,000,000 »	30,000,000 »	6,000,000 »	»	
A ajouter.	»	»	»	10,000,000 »	dans l'année de la livraison du Canal.

TOTAL GÉNÉRAL..... 84,000,000 »

Fait à Fontainebleau, le six juillet mil huit cent soixante-quatre.

Signé : NAPOLÉON.

Certifié conforme à l'original déposé aux archives du ministère des affaires étrangères.

Le Ministre des affaires étrangères,

Signé : DROUYN DE L'HUYS.

Pièce justificative H.

FIRMAN

ET

CONVENTION DE DÉLIMITATION DE L'ÉGYPTE.

FIRMAN CONCERNANT LE CANAL DE SUEZ.

Mon illustre Vizir, Ismaïl-Pacha, Vice-Roi d'Egypte, ayant rang de Grand-Vizir, décoré de l'Osmanié et du Medjidieh de première classe, en brillants :

La réalisation du grand œuvre destiné à donner de nouvelles facilités au commerce et à la navigation par le percement d'un Canal entre la Méditerranée et la mer Rouge étant l'un des événements les plus désirables de ce siècle de science et de progrès, des conférences ont eu lieu depuis un certain temps avec la Compagnie qui demande à exécuter ce travail, et elles viennent d'aboutir d'une façon conforme, pour le présent et pour l'avenir, aux droits sacrés de la Porte, comme à ceux du gouvernement égyptien.

Le contrat, dont ci-après la teneur des articles en traduction, a été dressé et signé par le gouvernement égyptien conjointement avec le représentant de la Compagnie ; il a été soumis à notre sanction impériale, et après l'avoir lu, nous lui avons donné notre acceptation.

(Suit le contrat *in extenso*.)

Le présent firman, émané de notre Divan impérial, est rendu à cet effet que nous donnons notre autorisation souveraine à l'exécution du Canal par ladite Compagnie, aux conditions stipulées dans ce contrat, comme aussi au règle-

ment de tous les accessoires selon ce contrat et les actes et conventions y inscrits et désignés qui en font partie intégrante.

Donné le 2 zilqydjé 1282.

(19 *mars* 1866.)

CONVENTION DU 22 FÉVRIER 1866.

Entre S. A. Ismaïl-Pacha, Vice-Roi d'Egypte, d'une part;

Et la Compagnie universelle du Canal maritime de Suez, représentée par M. Ferdinand de Lesseps, son président-fondateur, autorisé à cet effet par les Assemblées générales des actionnaires des 1er mars et 6 août 1864 et par décision spéciale du Conseil d'administration de ladite Compagnie, en date du 13 septembre 1864, d'autre part;

A été exposé et stipulé ce qui suit:

Un premier acte de concession provisoire, en date du 30 novembre 1854, a autorisé M. de Lesseps à former une Compagnie financière pour l'exécution du Canal maritime de Suez.

Un second acte de concession, en date du 5 janvier 1856, a déterminé le cahier des charges pour procéder à la formation de la Compagnie financière chargée d'exécuter les travaux du Canal, et a donné l'autorisation d'exécuter les travaux du percement de l'Isthme dès que la ratification de la Sublime-Porte serait obtenue. A cet acte étaient annexés les statuts de la Compagnie universelle, revêtus de l'approbation du Vice-Roi.

Un décret-règlement, en date du 20 juillet 1856, a déterminé l'emploi des ouvriers fellahs aux travaux du Canal de Suez.

Une convention intervenue entre le Vice-Roi et la Compagnie, le 18 mars 1863, a rétrocédé au gouvernement égyptien la première section du Canal d'eau douce, entre le Caire et le Ouady.

Une autre convention, datée du 20 mars 1863, a réglé la participation financière du gouvernement égyptien dans l'entreprise.

Enfin, une dernière convention, en date du 30 janvier 1866, a réglé :

1° L'usage des terrains réservés à la Compagnie comme dépendances du Canal maritime ;

2° La cession du Canal d'eau douce, des terrains, ouvrages d'art et constructions en dépendant et la reprise par le gouvernement de l'entretien dudit Canal ;

3° La vente du domaine du Ouady, au prix de 10,000,000 de francs ;

4° Les échéances des termes fixés pour le paiement des sommes dues à la Compagnie.

La Sublime-Porte sollicitée, conformément à l'acte de concession du 5 janvier 1856, de donner sa ratification à la concession de l'entreprise du Canal, a formulé, par une note en date du 6 avril 1863, les conditions auxquelles cette ratification était subordonnée.

Pour donner pleine satisfaction à cet égard à la Sublime-Porte, il s'est établi entre le Vice-Roi et la Compagnie une entente qu'ils ont consacrée et formulée dans la convention dont les clauses et stipulations suivent :

Article premier. — Est et demeure abrogé, dans son entier, le règlement en date du 20 juillet 1856 relatif à l'emploi des fellahs aux travaux du Canal de Suez.

Est, en conséquence, déclarée nulle et caduque la disposition de l'article 2 de l'acte de concession du 5 janvier 1856, ainsi conçu : « Dans tous les cas, les quatre cinquièmes au moins des ouvriers employés aux travaux seront Egyptiens. »

Le gouvernement égyptien paiera à la Compagnie, à titre

d'indemnité et en raison de l'annulation du règlement du 20 juillet 1856 et des avantages qu'il comportait, une somme de 38,000,000 de francs.

La Compagnie se procurera désormais, suivant le droit commun, sans priviléges comme sans entraves, les ouvriers nécessaires aux travaux de l'entreprise.

Article 2. — La Compagnie renonce au bénéfice des articles 7 et 8 de l'acte de concession du 30 novembre 1854 et des articles 10, 11 et 12 de celui du 5 janvier 1856.

L'étendue des terrains susceptibles d'irrigation concédés à la Compagnie par ces mêmes actes de 1854 et 1856 et rétrocédés au gouvernement, a été reconnue et fixée d'un commun accord à 63,000 hectares, sur lesquels doivent être déduits 3,000 hectares qui font partie des emplacements affectés aux besoins du Canal maritime.

Article 3. — Les articles 7 et 8 de l'acte de concession de 1854 et les articles 10, 11 et 12 de celui de 1856 demeurant abrogés, comme il est dit dans l'article 2, l'indemnité due à la Compagnie par le gouvernement égyptien, par suite de la rétrocession des terrains, s'élève à la somme de 30 millions de francs, le prix de l'hectare étant fixé à 500 francs.

Article 4. — Considérant qu'il est nécessaire de déterminer, pour le Canal maritime, l'étendue des terrains qu'exigent son établissement et son exploitation dans des conditions propres à assurer la prospérité de l'entreprise; que cette étendue ne doit pas être restreinte à l'espace qui sera matériellement occupé par le Canal même, par ses francs-bords et par les chemins de halage; considérant que pour donner aux besoins de l'exploitation une entière et complète satisfaction, il faut que la Compagnie puisse établir, à proximité du Canal maritime, des dépôts, des magasins, des ateliers, des ports dans les lieux où leur utilité sera reconnue, et

enfin des habitations convenables pour les gardiens, surveillants, les ouvriers chargés des travaux d'entretien et pour tous les préposés à l'administration ; qu'il est, en outre, convenable d'accorder, comme accessoires des habitations, des terrains qui puissent être cultivés en jardins et fournir quelques approvisionnements dans des lieux privés de toute ressource de ce genre ; qu'enfin il est indispensable que la Compagnie puisse disposer de terrains suffisants pour y faire les plantations et les travaux destinés à protéger le Canal maritime contre l'invasion des sables et assurer sa conservation ; mais qu'il ne doit rien être alloué au delà de ce qui est nécessaire pour pourvoir amplement aux divers services qui viennent d'être indiqués ; que la Compagnie ne peut avoir la prétention d'obtenir, dans des vues de spéculation, une étendue quelconque de terrains, soit pour les livrer à la culture, soit pour y élever des constructions, soit pour les céder lorsque la population aura augmenté ;

Les deux parties intéressées se renfermant dans ces limites pour déterminer, sur tout le parcours du Canal maritime, le périmètre des terrains dont la jouissance, pendant la durée de la concession, est nécessaire à l'établissement, à l'exploitation et à la conservation de ce Canal ;

Sont, d'un commun accord, convenues que la quantité de terrains nécessaire à l'établissement, l'exploitation et la conservation dudit Canal, est fixée, conformément aux plans et tableaux dressés, arrêtés, signés et annexés à cet effet aux présentes.

Article 5. — La Compagnie rétrocède au gouvernement égyptien la seconde partie du Canal d'eau douce située entre le Ouady, Ismaïlia et Suez, ainsi qu'elle lui avait déjà rétrocédé la première partie du Canal située entre le Caire et le domaine du Ouady, par la convention du 18 mars 1863.

La rétrocession de cette seconde partie du Canal d'eau douce est faite dans les termes et sous les conditions qui suivent :

1° La Compagnie est tenue de terminer les travaux restant à faire pour mettre le Canal du Ouady, Ismaïlia et Suez dans les dimensions convenues, en état de réception.

2° Le gouvernement égyptien prendra possession du Canal d'eau douce, des travaux d'art et des terrains qui en dépendent, aussitôt que la Compagnie se croira en mesure de livrer ledit Canal dans les conditions ci-dessus indiquées. Cette livraison, qui impliquera réception de la part du gouvernement égyptien, sera opérée contradictoirement entre les ingénieurs du gouvernement et ceux de la Compagnie, et constatée dans un procès-verbal relatant en détail les points par lesquels l'état du Canal s'écartera des conditions qu'il devait réaliser.

3° Le gouvernement égyptien demeurera, à partir de la livraison, chargé de l'entretien dudit Canal, soit :

I. — De faire, dans le délai possible, toutes plantations, cultures et travaux de défense nécessaires pour empêcher la dégradation des berges et l'envahissement des sables, et de maintenir l'alimentation du Canal par celui de Zagazig, jusqu'à ce que cette alimentation soit assurée directement par la prise d'eau du Caire ;

II. — D'exécuter les travaux de la partie qui lui a été rétrocédée par la convention du 18 mars 1863 et de mettre cette première section en communication avec la seconde, au point de jonction du Ouady ;

III. — D'assurer en toute saison la navigation en maintenant dans le Canal une hauteur d'eau de 2 mètres 50 centimètres dans les hautes eaux du Nil, de 2 mètres à l'étiage moyen et de 1 mètre au minimum au plus bas étiage ;

IV. — De fournir, en outre, à la Compagnie, un volume de 70,000 mètres cubes d'eau par jour pour l'alimentation des populations établies sur le parcours du Canal maritime, l'arrosage des jardins, le fonctionnement des machines destinées à l'entretien du Canal maritime et de celles des établissements industriels se rattachant à son exploitation; l'irrigation des semis et des plantations pratiqués sur les dunes et autres terrains non naturellement irrigables compris dans les dépendances du Canal maritime; enfin l'approvisionnement des navires qui passent par ledit Canal;

V. — De faire tout curage et travaux nécessaires pour entretenir le Canal d'eau douce et ses ouvrages d'art en parfait état. Le gouvernement égyptien sera de ce chef substitué à la Compagnie en toutes les charges et obligations qui résulteraient pour elle d'un entretien insuffisant, étant tenu compte de l'état dans lequel le Canal aura été livré, et du délai nécessaire aux travaux que cet état aura pu exiger.

Article 6. — La Compagnie aura la servitude de passage sur les terrains que devront traverser les rigoles et conduites d'eau nécessaires au prélèvement des 70,000 mètres cubes d'eau dont il s'agit ci-dessus.

Article 7. — Aussitôt après la livraison du Canal d'eau douce, le gouvernement égyptien en aura la jouissance et disposera de la faculté d'y établir des prises d'eau ; la Compagnie, de son côté, aura pendant la durée des travaux du Canal maritime et, au besoin, jusqu'à la fin de 1869, la faculté d'établir sur le Canal d'eau douce des services de remorqueurs à hélice ou de toueurs pour les besoins de ses transports ou de ceux de ses entrepreneurs, et l'exploitation exclusive du transit des marchandises de Port-Saïd à Suez, et *vice versâ*.

Après 1869, la Compagnie rentrera dans le droit commun

pour l'usage du Canal d'eau douce; elle n'aura plus sur ce canal que la jouissance appartenant aux Egyptiens, sans toutefois que jamais ses barques et bâtiments puissent être soumis à aucun droit de navigation.

L'alimentation d'eau douce en ligne directe à Port-Saïd sera toujours amenée par les moyens que la Compagnie jugera convenable d'employer à ses frais.

La Compagnie cesse d'avoir le droit de cession de prise d'eau, de navigation, de pilotage, de remorquage, de halage, ou stationnement à elle accordés sur le Canal d'eau douce par les articles 8 et 17 de l'acte de concession du 5 janvier 1856.

Les bâtiments construits par la Compagnie pour ses services sur le parcours du Canal d'eau douce de Zagazig à Suez sont cédés au gouvernement égyptien au prix de revient; ceux de ces bâtiments et dépendances qui seront nécessaires à la Compagnie pendant la période ci-dessus indiquée lui seront loués par le gouvernement au taux de 5 0/0 l'an du capital remboursé.

Le Canal d'eau douce ayant été ainsi complètement rétrocédé au gouvernement égyptien, son entretien étant à la charge dudit gouvernement, il pourra établir sur ledit Canal et ses dépendances tels ouvrages fixes ou mobiles qu'il jugera convenable; d'un autre côté, il devient inutile de déterminer, ainsi qu'on l'a fait pour le Canal maritime, aucune étendue de terrain pour son entretien et pour sa conservation.

Article 8. — L'indemnité totale due à la Compagnie, s'élevant à la somme de 84,000,000 de francs, lui sera payée par le gouvernement égyptien, ensemble avec le restant du montant des actions du gouvernement, au cas où la Compagnie ferait un appel de fonds la présente année, et les

10,000,000 de francs, prix de la vente du Ouady, de la manière indiquée au tableau dressé à cet effet, signé et annexé aux présentes.

Article 9. — Le Canal maritime et toutes ses dépendances restent soumis à la police égyptienne, qui s'exercera librement comme sur tout autre point du territoire, de façon à assurer le bon ordre, la sécurité publique et l'exécution des lois et règlements du pays.

Le gouvernement égyptien jouira de la servitude de passage à travers le Canal maritime sur les points qu'il jugera nécessaires, tant pour ses propres communications que pour la libre circulation du commerce et du public, sans que la Compagnie puisse percevoir aucun droit de péage ou autre redevance sous quelque prétexte que ce soit.

Article 10. — Le gouvernement égyptien occupera, dans le périmètre des terrains réservés comme dépendance du Canal maritime, toute position ou tout point stratégique qu'il jugera nécessaire à la défense du pays. Cette occupation ne devra pas faire obstacle à la navigation et respectera les servitudes attachées aux francs-bords du Canal.

Article 11. — Le gouvernement égyptien, sous les mêmes réserves, pourra occuper pour ses services administratifs (poste, douane, caserne, etc.) tout emplacement disponible qu'il jugera convenable, en tenant compte des nécessités de l'exploitation des services de la Compagnie ; dans ce cas, le gouvernement remboursera, quand il y aura lieu, à la Compagnie les sommes que celle-ci aura dépensées pour créer ou approprier les terrains dont il voudra disposer.

Article 12. — Dans l'intérêt du commerce, de l'industrie ou de la prospère exploitation du Canal, tout particulier aura la faculté, moyennant l'autorisation préalable du gouvernement et en se soumettant aux règlements administratifs ou

municipaux de l'autorité locale, ainsi qu'aux lois, usages et impôts du pays, de s'établir soit le long du Canal maritime, soit dans les villes élevées sur son parcours, réserve faite des francs-bords, berges et chemins de halage; ces dernier devant rester ouverts à la libre circulation, sous l'empire des règlements qui en détermineront l'usage.

Ces établissements, du reste, ne pourront avoir lieu que sur les emplacements que les ingénieurs de la Compagnie reconnaîtront n'être pas nécessaires aux services de l'exploitation, et à charge par les bénéficiaires de rembourser à la Compagnie les sommes dépensées par elle pour la création et l'appropriation desdits emplacements.

Article 13. — Il est entendu que l'établissement des services de douane ne devra porter aucune atteinte aux franchises douanières dont doit jouir le transit général s'effectuant à travers le Canal par les bâtiments de toutes les nations, sans aucune distinction, exclusion ni préférence de personne ou de nationalité.

Article 14. — Le gouvernement égyptien, pour assurer la fidèle exécution des conventions mutuelles entre lui et la Compagnie, aura le droit d'entretenir à ses frais, auprès de la Compagnie et sur le lieu des travaux, un commissaire spécial.

Article 15. — Il est déclaré, à titre d'interprétation, qu'à l'expiration des quatre-vingt-dix-neuf ans de la concession du Canal de Suez et à défaut de nouvelle entente entre le gouvernement égyptien et la Compagnie, la concession prendra fin de plein droit.

Article 16. — La Compagnie universelle du Canal maritime de Suez étant égyptienne, elle est régie par les lois et usages du pays; toutefois, en ce qui regarde sa constitution comme Société et les rapports des associés entre eux, elle

est, par une convention spéciale, réglée par les lois qui, en France, régissent les Sociétés anonymes. Il est convenu que toutes les contestations de ce chef seront jugées en France par des arbitres avec appel comme sur-arbitre à la Cour impériale de Paris.

Les différends en Egypte entre la Compagnie et les particuliers, à quelque nationalité qu'ils appartiennent, seront jugés par les tribunaux locaux suivant les formes consacrées par les lois et usages du pays et les traités.

Les contestations qui viendraient à surgir entre le gouvernement égyptien et la Compagnie seront également soumises aux tribunaux locaux et résolues suivant les lois du pays.

Les préposés, ouvriers et autres personnes appartenant à l'administration de la Compagnie, seront jugés par les tribunaux locaux, suivant les lois locales et les traités, pour tous délits et contestations dans lesquels les parties ou l'une d'elles seraient indigènes.

Si toutes les parties sont étrangères, il sera procédé entre elles conformément aux règles établies.

Toute signification à la Compagnie par une partie intéressée quelconque en Egypte sera valablement faite au siége de l'administration à Alexandrie.

Article 17. — Tous les actes antérieurs, concessions, conventions et statuts sont maintenus dans toutes celles de leurs dispositions qui ne sont point en contradiction avec la présente convention.

Fait double au Caire, le vingt-deux février mil huit cent soixante-six.

Signé : Ismaïl.

Signé : Ferd. de Lesseps.

Pièce justificative I.

CONVENTIONS DU 23 AVRIL 1869

ET

RÉALISATION DES 30 MILLIONS DE FRANCS

DUS A LA COMPAGNIE.

PREMIÈRE CONVENTION.

Entre Son Altesse le Khédive d'Égypte,

Et M. Ferdinand de Lesseps, Président-Directeur de la Compagnie universelle du Canal maritime de Suez, agissant au nom et pour compte de ladite Compagnie, en vertu des pleins pouvoirs qui lui sont délégués;

A été convenu ce qui suit :

Article premier. — A partir du 1er octobre 1869, les importations que fera la Compagnie pour ses besoins, ainsi que pour ceux de ses entrepreneurs, ouvriers et employés, paieront les mêmes droits que toutes les importations faites en Egypte par tout sujet égyptien. La Compagnie renonce par conséquent aux franchises douanières exprimées dans l'article 13 de l'acte de concession du 5 janvier 1856, telles qu'elles ont été interprétées et réglementées par la décision rendue le 5 mars dernier par la Commission réunie au Caire à cet effet ; et sera soumise, en ce qui concerne les douanes ou octrois, à tous les impôts, taxes, ou règlements décrétés ou à décréter par le Gouvernement.

La Compagnie continuera à jouir de la faculté, qu'ont d'ailleurs tous les sujets égyptiens, d'extraire des carrières

appartenant au domaine public, sans payer aucun droit, les pierres, la chaux et le plâtre nécessaires à la construction ou à l'entretien des travaux.

Article 2. — Les barques ou bâtiments de la Compagnie naviguant sur le canal d'eau douce antérieurement rétrocédé au Gouvernement, seront traités comme tous les autres bâtiments ou barques du pays. Ils seront soumis à tous les droits, taxes, impôts ou règlements établis ou à établir. Il est entendu que la Compagnie n'aura à l'avenir à formuler aucune prétention particulière relativement audit canal d'eau douce.

Article 3. — Du consentement des deux parties, il est entendu que la Compagnie n'a pas d'autre objet que l'exploitation, l'entretien et l'augmentation du Canal maritime. Elle rentre, par conséquent, dans le droit commun et renonce à toute exception, faculté ou privilége spécial. Ainsi le Gouvernement fera désormais exclusivement le service de la Poste et du Télégraphe pour la Compagnie comme pour le public. — La Compagnie conservera toutefois la faculté d'avoir son télégraphe spécial pour ses services des travaux et du transit des navires dans le Canal maritime.

Le droit de pêche dans les eaux du Canal maritime et dans les lacs qu'il traverse appartiendra exclusivement au Gouvernement. Les barques de pêche devront seulement se conformer aux règlements de navigation publiés par la Compagnie dans le Canal maritime.

Elles n'auront à payer à la Compagnie aucune taxe ou redevance pour leur stationnement ou leur navigation, mais elles devront s'abstenir de tout transport de passagers ou de marchandises, excepté du poisson pêché.

Article 4. — L'usage des terrains dépendant du Canal maritime (soit les 10,214 hectares limités par la convention de

février 1866, plus 300 hectares à ajouter à la superficie de Port-Saïd, et 200 hectares à ajouter à la superficie d'Ismaïlia) sera réglé par un arrangement spécial. Toutefois, les parties contractantes établissent ici :

1° Que les terrains dont la vente aura été décidée, seront divisés par lots dans les bureaux de vente des différentes villes du Canal ;

2° Que le prix de vente sera partagé entre le Gouvernement et la Compagnie dans la proportion de 50 0/0 du produit net ;

3° Que les acquéreurs ne pourront recevoir la délivrance de leurs lots et être considérés comme propriétaires qu'après avoir reçu les *hodjets* ou titres de propriété délivrés au Mehkemet, après paiement du prix total de leur achat et sur la présentation de la quittance définitive ;

4° Que les acquéreurs des terrains seront placés exactement dans les mêmes conditions que les autres habitants de l'Egypte.

Article 5. — La Compagnie renonce vis-à-vis du gouvernement égyptien à toute réclamation ou indemnité quelconque, tant pour son compte que pour celui de ses entrepreneurs pour lesquels elle se porte fort, pour tous faits ou prétendus préjudices antérieurs à la date de la présente convention.

Article 6. — Les avantages résultant pour le Gouvernement des articles précédents sont évalués d'un commun accord à une somme de 20 millions de francs.

Article 7. — La Compagnie cède au gouvernement pour une somme de 10 millions de francs :

1° Tous les hôpitaux construits dans l'Isthme, avec leur matériel ;

2° Toutes les maisons et constructions appartenant à la

Compagnie, à Ras-el-Ech, au kilomètre 34, à Kantara, au lac Ballah, à Ferdane, à El-Guisr, au Chantier 6, à Gebel-Mariam, à Toussoum, au Serapéum, à Geneffé, à Chalouf, au kilomètre 84 de la plaine de Suez ;

3° La carrière et le port du Mex avec le matériel d'exploitation ;

4° Les magasins et établissements de Boulac et de Damiette.

Article 8. — La Compagnie s'engage à livrer au Gouvernement les immeubles qui font l'objet de la présente cession, libres de tout litige ou location.

Article 9. — Dans les constructions cédées ci-dessus au Gouvernement, dans l'Isthme, par la Compagnie, celle-ci pourra occuper les logements nécessaires à ses services d'exploitation. L'inventaire en sera dressé, d'accord avec le Gouvernement, par l'Agent supérieur de la Compagnie. La Compagnie paiera annuellement au Gouvernement une somme égale à 5 0/0 de la valeur desdites constructions, sur l'estimation faite d'un commun accord, ainsi que cela a été fait pour les constructions du canal d'eau douce. Quand le besoin qui les aura fait occuper aura cessé, la Compagnie les rendra au Gouvernement dans le même état où elle en aura pris livraison.

Article 10. — Le paiement des 30 millions de francs stipulés dans les articles 6 et 7 s'effectuera par le Gouvernement à la Compagnie du Canal de Suez par la remise immédiate d'autant de coupons d'intérêts d'actions de ladite Compagnie qu'il en faudra pour acquitter cette somme, en capital et intérêts, à raison de 10 0/0 l'an, et détachés des 176,602 actions de la Compagnie du Canal de Suez dont le Gouvernement est propriétaire.

Les coupons à remettre seront ceux qui commenceront à échoir le 1er janvier 1870.

Moyennant cet abandon des coupons, ainsi qu'il vient d'être exprimé, le Président-Directeur donne dès à présent, au nom de la Compagnie, bonne et valable quittance au Khédive de ladite somme de 30 millions de francs.

Fait double au Caire, le 23 avril 1869.

Signé : Ismaël.
Signé : Ferdinand de Lesseps.

DEUXIÈME CONVENTION.

Entre Son Altesse Ismaïl-Pacha, Khédive d'Egypte,

Et M. Ferdinand de Lesseps, Président-Directeur de la Compagnie du Canal maritime de Suez, agissant au nom et pour le compte de ladite Compagnie, en vertu des pleins pouvoirs qni lui sont délégués ;

A été convenu ce qui suit :

Article premier. — Pourront être mis en vente les terrains à bâtir réservés à la Compagnie universelle le long du Canal maritime par la convention de février 1866, propres à la construction des villes, stations et établissements privés, et autres que ceux qui seront jugés nécessaires à l'exploitation du Canal maritime.

A ces terrains seront adjoints trois cents hectares à Port-Saïd, et deux cents hectares à Ismaïlia, qui seront déterminés par le Gouvernement, de manière à ne porter aucun préjudice aux nécessités de la défense et du service militaire.

Lesdites ventes seront autorisées dès que les négociations pendantes avec les puissances auront déterminé le mode de juridiction à établir en Egypte entre étrangers et indigènes.

Article 2. — Ces terrains réunis formeront un fonds commun et seront successivement mis en vente, en raison des demandes et des besoins des populations.

Article 3. — Les produits nets de ces ventes seront également partagés entre le Khédive et la Compagnie, comme il sera dit ci-après.

Article 4. — La distribution des terrains et leur répartition pour la mise en vente devront être préalablement soumises à l'approbation du Khédive.

Article 5.— A cet effet, une Commission composée de deux membres choisis par le Khédive et deux membres par la Compagnie, sera déléguée pour déterminer, arrêter, limiter sur les divers points les plus susceptibles d'agglomération d'habitants les lots qui seront mis en vente dans l'intérêt commun.

Le travail de cette Commission sera soumis à l'approbation du Khédive.

Article 6. — La Commission dont il est question dans l'article précédent, sera également chargée de l'administration des terrains, de la mise en vente, des adjudications, des recouvrements, de la comptabilité et généralement de tout ce qui concerne la conduite de ces terrains.

Toutes les décisions de ladite Commission devront être prises au moins par deux de ses membres, à savoir par un de ceux choisis par le Khédive et un de ceux choisis par la Compagnie.

Article 7. — Conformément aux dispositions de la convention du 22 février 1866, prohibant dans l'Isthme tout établissement colonial d'une nationalité quelconque, les ventes ne pourront être qu'individuelles et destinées exclusivement à des établissements privés. Le maximum pour une famille en est fixé à un hectare pour constructions et à un hectare pour jardin, s'il y a lieu. Dans les villes, le maximun reste fixé à un hectare pour les deux destinations.

Article 8.— Les ventes s'effectueront soit de gré à gré, soit

par voie d'adjudication publique au comptant ou à des termes convenus entre l'acheteur et la Commission ; toutes les fois qu'il y aura concurrence d'offres pour un même terrain, la mise en adjudication sera obligatoire.

Le mode d'adjudication sera fixé par un règlement d'administration publique déterminé par le Khédive.

Dans le cas de vente à terme, la Commission de vente fera les réserves nécessaires pour conserver au Gouvernement et à la Compagnie, jusqu'à complet paiement, leur privilége de vendeurs tant sur le terrain que sur les constructions.

Article 9. — Tous les frais et dépenses auxquels donneront lieu la création et le fonctionnement de la Commission seront avancés par la Compagnie ; avant tout partage, le montant de ces avances sera prélevé et versé dans la caisse de la Compagnie.

Article 10. — Tous les six mois, un état de situation de la caisse, des sommes dues et du mouvement des ventes sera dressé par la Commission et transmis au Gouvernement comme à la Compagnie.

Article 11. — Après approbation de cet état par le Gouvernement et la Compagnie, les sommes qu'il laissera disponibles seront versées, moitié au Trésor égyptien, et moitié dans la caisse de la Compagnie.

Fait double au Caire, le 23 avril 1869.

Signé : Ismaël.

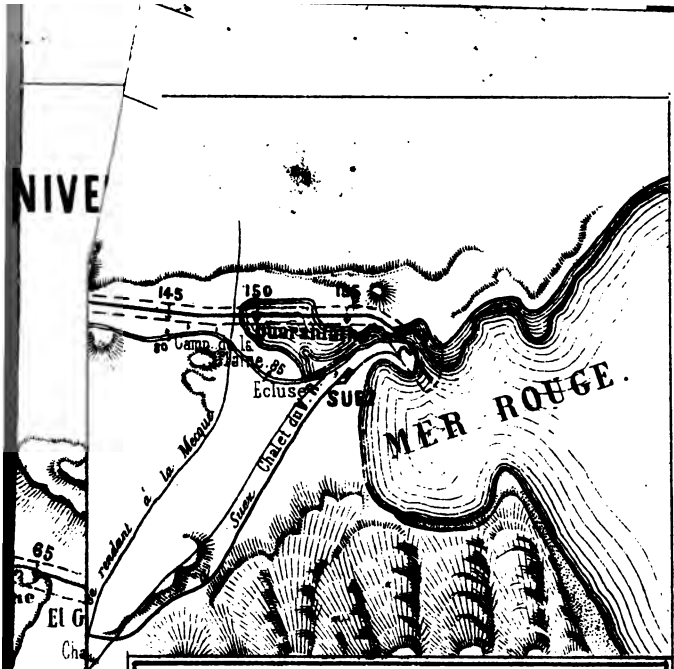
Signé : Ferdinand de Lesseps.

TABLE DES MATIÈRES.

A M. Ferdinand de Lesseps. 5
Introduction historique..... 9
Coup-d'œil général..... 29
La Question diplomatique. — Le Firman..... 99
Les Travaux 144
Dernières Conventions avec l'Égypte..... 187
Finances 209
Résultats du percement de l'Isthme..... 232

PIÈCES JUSTIFICATIVES

Pièce justificative A. — Premier acte de Concession de S. A. Mohammed-Saïd..... 277
Pièce justificative B.— Lettre de M de Lesseps à M. Cobden 281
Pièce justificative C. — Lettre de M. de Lesseps à M. le vicomte de Strattford de Redcliffe..... 284
Pièce justificative D. — Deuxième acte de Concession et Cahier des charges 289
Pièce justificative E.— Statuts de la Compagnie universelle du Canal maritime de Suez..... 298
Pièce justificative F. — Règlement sur l'emploi des ouvriers indigènes..... 321
Pièce justificative G.— Sentence impériale..... 325
Pièce justificative H.— Firman et Convention de délimitation de l'Égypte.. 348
Pièce justificative I.— Convention du 23 avril 1869 et réalisation des 30 millions de francs dus à la Compagnie.... 359



ETAT DES TERRAINS NECESSAIRES A L'ETABLISSEMENT, L'EXPLOITATION ET LA CONSERVATION DU CANAL MARITIME DE SUEZ.

Convention de Délimitation avec l'Egypte des 30 Janvier 8 12 & 22 Fév. 1866

Port-Saïd	450	*hect*
De Port-Saïd à El-Ferdane	2360	"
Raz-el-Ech	15	"
Kantara	64	"
D'El-Ferdane au Lac Timsah	1620	"
Ismaïlia, Lac Timsah	1155	"
Du Lac Timsah aux Lacs amers	1700	"
Traversée des Lacs amers	1420	"
Des Lacs amers aux Lagunes de Suez	780	"
Traversée des Lagunes de Suez	360	"
Port de Suez	310	"